Marc Lefrançois

Histoires Insolites des grands AVENTURIERS

Anecdotes extraordinaires des héros qui ont repoussé l'horizon







City

Histoires insolites

des grands

AVENTURIERS

MARC LEFRANÇOIS

City
Document

Couverture : Shutterstock / Studio City
ISBN : 9782824648903
Code Hachette : 85 5736 8
Collection dirigée par Christian English & Frédéric Thibaud
Catalogues et manuscrits : city-editions.com

Dépôt légal : Mai 2018

« Ce n’est pas le but qui importe, mais le chemin que l’on accomplit pour l’atteindre, et, plus le parcours est difficile, plus le voyage a de prix. »

WILFRED THESIGER

AVANT-PROPOS

« Faites seulement une fois ce que les autres disent que vous n'êtes pas capable de faire, et vous ne ferez jamais plus attention à leurs limitations. »

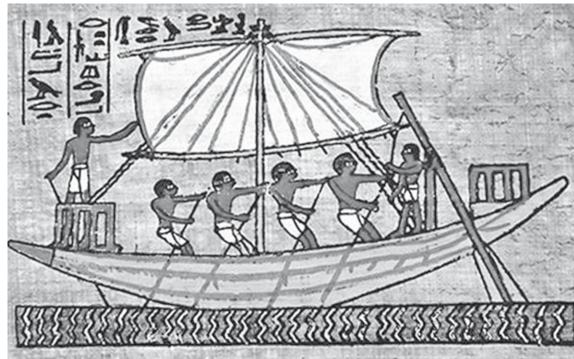
JAMES COOK

Au VIIe siècle avant notre ère, Colæos, capitaine d'un navire marchand grec, parti des Cyclades pour rejoindre l'Égypte, se trouve entraîné par une tempête au-delà des colonnes d'Héraclès. Ce qui n'est pas encore le détroit de Gibraltar constitue alors l'ultime frontière du monde connu, frontière marquée par le redoutable fleuve Océan. Au-delà se trouveraient les îles Fortunées du Paradis des Bienheureux, dernière terre émergée avant la fin du monde. Poussé par un vent favorable, Colæos parvient à débarquer à Tartessos, en Ibérie. Il est le premier navigateur à aborder la côte sud-ouest de la péninsule. Après avoir vendu sa marchandise et réalisé d'énormes profits, le marchand peut reprendre sa route et retrouver les rivages familiers de la Méditerranée.

Rapporté par Hérodote, ce récit illustre le goût de l'aventure et des voyages lointains que les Crétois, les Phéniciens et les Grecs possèdent au plus haut degré. Poussés par des courants et des vents contraires, motivés par une curiosité scientifique ou par le désir de tirer gloire et profits, les navigateurs de l'Antiquité vont entreprendre les premières grandes expéditions marines. Provenant du récit des marins égéens ou des commerçants barbares, la connaissance qu'ils ont de leur monde est encore très approximative, mais les Grecs se montrent de plus en plus entreprenants. Dès le VIe siècle, Hécatée, « le père de la géographie », fait le récit de son « Tour de la terre » en décrivant les régions riveraines de la Méditerranée et en établissant une des premières cartes du monde. Il ne s'agit que du monde tel qu'il est connu des Grecs, mais c'est une avancée considérable par rapport à la géographie homérique. Ce n'est déjà plus le

bouclier d’Achille, avec la représentation de la terre faite par Héphaïstos, un disque plat entouré d’un fleuve Océan.

Au même moment, plus de 2000 ans avant Bartolomeu Dias, les Phéniciens entreprennent la première circumnavigation de l’Afrique. Le pharaon Néchao II, qui vient de faire creuser un premier canal entre le Nil et la mer Rouge, engage des Phéniciens à naviguer pour son compte sur la mer Rouge. Hérodote, qui visitera l’Égypte un siècle et demi plus tard, relate l’exploit prodigieux qu’auraient accompli les navigateurs.

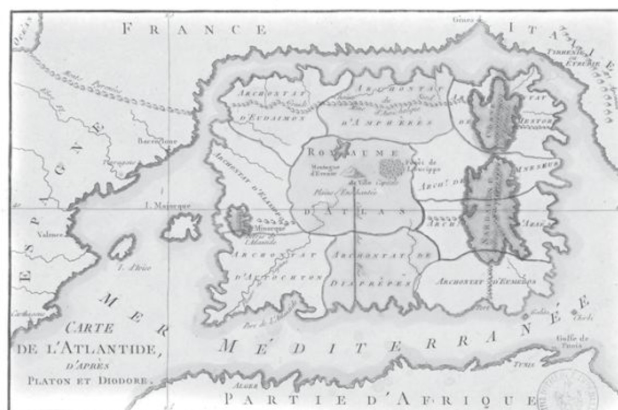


Ainsi, Néchao « fit partir sur des vaisseaux des hommes de Phénicie, avec ordre, pour leur retour, de pénétrer en passant les colonnes d’Héraclès dans la mer septentrionale (la Méditerranée), et de revenir par cette voie en Égypte. Ces Phéniciens, partis de la mer Rouge, naviguaient sur la mer Australe (l’océan Indien) ; quand venait l’automne, ils abordaient et ensemençaient le sol, à l’endroit de la Libye (l’Afrique), où ils se trouvaient chaque année au cours de leur navigation, et ils attendaient l’époque de la moisson ; le blé récolté, ils prenaient la mer, si bien que, au bout de deux ans, ils doublèrent la troisième année les colonnes d’Héraclès et arrivèrent en Égypte. Et ils racontaient […] que, pendant qu’ils accomplissaient le périple de la Libye, ils avaient eu le soleil à leur droite… »

Les hommes de l’Antiquité sont encore entravés par les préjugés, la peur et l’ignorance, mais la multiplication des expéditions révèle aux Grecs, aux Arabes et aux Carthaginois des régions de plus en plus lointaines. Au-delà même du bassin méditerranéen, les progrès techniques participent à l’élargissement des connaissances. La propagation du cheval, l’invention de la voile, au IIIe millénaire avant Jésus-Christ, puis celle de la roue,

l’aménagement des routes facilitent les déplacements de l’homme qui étend sa pénétration à de nouveaux territoires. Celui-ci peut alors pleinement donner libre cours à son besoin de courir le monde.

Ainsi, dès la plus haute Antiquité, quelques hommes audacieux s’affranchissent du confort de leur vie sédentaire et se défont de la rassurante – mais pesante – sécurité de leur pays natal pour se lancer dans l’inconnu d’expéditions lointaines. Cependant, si les voyages des premiers explorateurs s’apparentent à de hasardeux vagabondages, ce ne sont jamais de simples et heureuses pérégrinations. Les obstacles, les dangers, les ennemis sont partout. Il ne s’agit pas seulement d’affronter des mers tempétueuses remplies de dangers et peuplées de monstres effrayants, de franchir des montagnes escarpées, de s’aventurer sur les sables brûlants des déserts ou dans les forêts impénétrables des contrées les plus reculées, il faut aussi oser braver les sortilèges démoniaques des mythes et des légendes. Des pays brumeux des Cimmériens, à l’énigmatique pays d’Ophir, les contrées lointaines restent plongées dans le mystère. Peu nombreux sont ceux à vouloir en percer le secret. Malgré les progrès considérables faits en matière de navigation, on redoute encore l’immense abîme où « les confins du monde se perdent dans le brouillard ». Les îles mystérieuses de Thulé, l’Atlantide de Platon et, plus tard, le royaume du prêtre Jean restent du domaine du rêve et de la légende, comme ces pays peuplés de géants cyclopéens, de montagnards aux pieds de chèvre ou d’hommes dormant 6 mois sur 12.



Quelques voyageurs évoquent des peuplades aux mœurs exotiques, comme celles des Budini, nomades mangeurs de poux, mais il est difficile de faire la part de l'observation ou de la fantaisie.

Pourtant, à la suite d'Hécatée de Milet, d'autres hommes – Hérodote, Polybe, Strabon – vont prendre le relais et faire une large place dans leurs écrits à la géographie des pays où se joue l'histoire du monde, et surtout celle des premiers empires. Par leurs conquêtes, leurs explorations et leurs relations commerciales avec des pays étrangers, Alexandre le Grand et les empereurs romains reculent les limites des *terrae incognitae*. Hannon et Néarque font le récit de leurs *Périples*. Les premiers « guides » à l'intention des marins et des voyageurs font leur apparition. Au premier siècle de notre ère, un Grec d'Égypte retranscrit son voyage en mer Érythrée. Les observateurs de l'époque s'émerveillent du monde qui se rapproche. « C'est incroyable, nous pouvons désormais naviguer pour rejoindre l'Hispanie en quatre jours, et la Gaule en trois jours, et par une brise légère. […] C'est formidable, on peut même atteindre l'Égypte en à peine sept jours. » On voyage fréquemment au cœur du vaste empire romain, et le pourtour de la *mare nostrum* finit par être entièrement connu. Au IIIe siècle, le *Stadiasmos Maris* propose un recueil d'instructions nautiques pour les marins de la Méditerranée. Les premiers voyageurs peuvent consulter les *Stations de Parthie* ou l'*Itinéraire Antonin*, des livres accompagnés de cartes établissant les meilleurs itinéraires ainsi que la configuration des terres.

Cependant, malgré ces guides, la forme du monde, son étendue, l'existence d'autres peuples restent hypothétiques. Il faudra attendre le XIIIe siècle et les premiers portulans, des cartes marines enluminées sur parchemin, pour voir se diffuser les premières représentations réalistes d'un monde qui s'élargit. Au Moyen-Âge, les fabuleux périples de Jean du Plan Carpin ou de Guillaume de Rubrouck annoncent les voyages – peut-être encore plus légendaires – de Marco Polo. En Europe, on ne connaît alors, de manière très vague, qu'un tiers de la planète. On pense encore qu'il n'existe rien au-delà du monde connu ou l'on se plaît à imaginer des hommes qui, de l'autre côté de la terre, marchent « la tête en bas », mais les

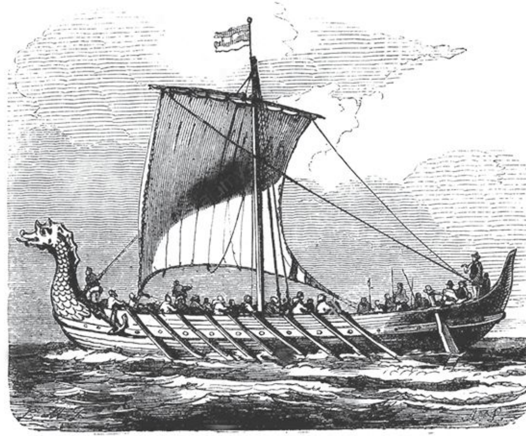
premières grandes découvertes vont enfin bouleverser les connaissances et les mentalités.

Au XIVe siècle, partis à la recherche d'une nouvelle route pour rejoindre l'Orient, les Portugais cabotent le long des côtes africaines. Poussé par cette même aspiration, un Génois, Christophe Colomb, imagine prendre l'océan vers l'ouest et découvre les Amériques. Avec Vasco de Gama, la surface du monde connu continue de s'accroître. À la fin du XVe siècle, une autre vision du monde a émergé. Avec la première circumnavigation de Magellan, la notion de la sphéricité de la terre est définitivement établie. Avec les premières boussoles, le tracé des côtes devient plus précis. Le gouvernail d'étambot, de nouveaux gréements, la connaissance des courants marins et la mise au point de la caravelle, navire rapide et léger, permettent la multiplication des navigations au long cours. Désormais, aux inventions ingénieuses vont succéder les entreprises audacieuses menées par des hommes habiles et déterminés.

C'est alors une véritable ruée vers l'exploration.

De toute l'Europe, de gigantesques voiliers partent à la découverte de nouveaux mondes. À leur bord, des hommes rudes et audacieux, avides de gloire et d'aventures et qui rêvent de conquérir territoires et fortunes. Au-delà des mers lointaines et des montagnes peuplées de légendes, la promesse de colossales richesses est bien plus forte que la peur de l'inconnu. Animés par la cupidité ou par l'esprit d'entreprise, ces hommes parcourent les mers, traversent les continents et se précipitent bien souvent au-devant d'une mort certaine, soudaine et brutale, mais les rêves qu'ils poursuivent sont au-delà de tous les dangers possibles. Quelques siècles avant eux, des Vikings avaient osé quitter la sécurité des rivages familiers pour affronter les brumes nordiques de la « mer Ténébreuse ». Agissant de leur propre chef ou œuvrant pour le roi d'Espagne, les conquistadors vont laisser de leurs expéditions un témoignage moins fragile : en quelques années seulement, ils établissent leur domination sur ce nouveau continent découvert par Christophe Colomb. À l'aventurier plein d'audace et de curiosité, riche du désir naturel d'explorer et de découvrir succède le

conquérant avide et sans scrupules, lourd de convoitise, impatient d'une gloire gagnée par le feu et le sang.



En Amérique, une poignée d'hommes se sont assuré la suprématie par leur volonté de puissance et la supériorité de leur armement, mais très vite, c'est le monde entier qui devient l'enjeu d'une furieuse rivalité. Les grandes puissances occidentales cherchent à élargir leur sphère commerciale par le contrôle des routes maritimes en établissant de comptoirs sur tous les continents.

Au XVIe siècle, l'Amérique, l'Asie et l'Afrique sont devenues les théâtres de véritables affrontements commerciaux et militaires. Stimulant l'émulation, ces rivalités finissent par se traduire, au siècle suivant, par un ralentissement des découvertes. Les expéditions, dont l'objectif est essentiellement mercantile, se font dans la plus grande discrétion. Les découvertes faites, les résultats obtenus, les avancées géographiques ne sont pas partagées afin de ne pas encourager d'éventuels concurrents.

Pour la plupart, ce ne sont que des initiatives privées, montées dans la précipitation, mal préparées, sans méthode et limitées par la faible endurance des navires et les insuffisances techniques des instruments de mesure et d'observation. Il faut attendre la fin du XVIIe siècle marquée par une amélioration des sciences de la navigation et le développement des premières sociétés savantes pour voir de nouveaux progrès d'intérêt

géographique. L'exploration maritime connaît alors un nouvel essor au cours duquel l'Europe va affirmer son emprise sur le reste du monde. Anglais, Hollandais, Portugais et Français cherchent à étendre leur influence en améliorant leur connaissance du monde. Au désir d'explorer ou de conquérir, l'envie de savoir et de comprendre pousse de nouveaux explorateurs à abandonner le confort de leur foyer. Au siècle des Lumières, l'explorateur devient « éclairé ». L'aventurier est désormais guidé par la volonté d'apporter sa contribution à la connaissance scientifique du monde. Muni de livres et de carnets, il remplit les blancs, comble les vides, résout les dernières énigmes. Les zones encore inconnues se font de plus en plus rares au fur et à mesure que la carte du monde se complète.

Au XIXe siècle, les explorateurs veulent désormais dresser un « catalogue du monde » complet, effacer coûte que coûte les dernières zones blanches restant sur les mappemondes et porter le « fardeau de l'homme blanc » en apportant partout les « lumières de la civilisation européenne ». Sous les aspirations scientifiques et humanistes se cache une vocation impérialiste et colonisatrice, mais ce sont précisément ces relevés cartographiques, ces journaux, ces notes et ces récits personnels, qui apporteront le témoignage de ce qui va être accompli jusqu'à notre époque. Ainsi, après Stanley et Livingstone, Pierre Savorgnan de Brazza ou Mary Kingsley, il nous sera donné de connaître les audacieuses pérégrinations tibétaines d'Alexandra David-Néel, déguisée en mendiante pour gagner Lhassa, et dont le parcours semble être un lointain écho au périlleux parcours de René Caillié, travesti en musulman pour être le premier Occidental à atteindre la ville interdite de Tombouctou. Plus tard, d'autres écrivains-voyageurs prendront le relais, Saint-Exupéry ou Joseph Kessel évoquant la figure héroïque de l'aviateur aux prises avec le désert, la montagne ou l'océan. Brutalement interrompu par un cruel échec ou marqué par un glorieux sentiment d'accomplissement, le voyage réalisé par l'explorateur est constellé d'épreuves qui témoignent de ce désir obsessionnel de s'affranchir des limites de l'expérience humaine. Ces épopées accomplies à force de volonté trouvent une de leurs illustrations les plus tragiques dans la course au pôle Sud opposant Scott et Amundsen.

Navigateurs, missionnaires, diplomates, guerriers ou marchands : venus de tous les horizons, poursuivant des buts aussi divers que le désir de découvrir, d'évangéliser, d'échanger, de conquérir ou de s'enrichir, ces explorateurs auront tous en commun une curiosité, une curiosité dévorante, renforcée par une ténacité à toute épreuve. Fieffés casse-cou ou honorables savants, dignes officiers ou redoutables aventuriers, ces hommes partis en quête d'un ailleurs qui fait tout espérer – ou tout oublier –, d'un lointain de rêve qui comble les imaginations les plus fertiles, ces explorateurs, toujours à la recherche d'un ailleurs vécu comme un absolu, ont profondément marqué l'histoire.

Par leur audace, leur ingéniosité et leur incroyable endurance, ces explorateurs ont accompli d'exceptionnelles prouesses, des exploits qui ont suscité l'admiration des hommes et bouleversé la connaissance de notre monde. Animés d'une grande passion de la découverte, d'un courage sans bornes, ces hommes et ces femmes ont affronté l'inconnu, la peur et les préjugés, se sont confrontés aux milieux hostiles ou aux tribus guerrières, ont bravé les rigueurs climatiques. Hantés par le souvenir de géographies légendaires ou par le désir de terres lointaines à découvrir, tous ont partagé ce besoin fou et insolite d'aller voir derrière l'horizon…

Leif Erikson

La découverte de l'Amérique

« La clairvoyance est indispensable pour qui voyage au loin – chez soi, tout est facile. »

Hávamál, *Dits du Très-Haut*

Tout commence dans le sang. La vie, la mort… Toutes les grandes aventures. Les « sagas » scandinaves font le récit des explorations vikings qui, au fil des siècles, se sont lancés à l'assaut du monde. Ces épopées historiques, parfois teintées de légendes, racontent leurs exploits, mais aussi leurs méfaits. À l'audace qui les caractérise répond souvent une violence qui conduit à toute une série de meurtres et de vengeances. Or, c'est précisément à la suite d'un crime commis en Norvège que le père d'Erik le Rouge doit prendre la fuite pour échapper aux représailles. Ayant manifestement hérité du caractère sanguin de son père, son fils Erik est à son tour banni pour avoir tué deux des fils de son voisin. En 965, il doit donc prendre la mer et, en compagnie de son ami Herjolf, part vers l'ouest. Il va y découvrir une « terre verte », le Groenland. Le nom peut surprendre, mais le climat est alors plus doux et plus humide que celui des siècles suivants. C'est d'ailleurs cette douceur relative qui, en faisant reculer vers le nord la limite de la banquise, permet aux explorateurs de cette époque d'aller si loin vers le nord.

Peu de temps après, Bjarne, le fils d'Herjolf, absent lors de l'exil de ce dernier, décide de retrouver son père. Marin accompli et aventurier, il s'embarque sur le grand océan pour la « terre verte » dont les colons, qui ont décidé de rejoindre Erik, commencent à fournir l'Islande en produits précieux : peaux de phoques, fourrures d'ours et ivoire de morses. Cependant, Bjarne se perd dans le brouillard. « Pendant des jours et des

jours, ils ne surent pas où ils allaient », raconte la saga. Bjarne et ses hommes finissent par se retrouver à quelques encablures d'un pays inconnu. Un pays luxuriant, vallonné et boisé. Cela ne peut correspondre au Groenland, montagneux et sans arbres.

Ce sont les côtes américaines que Bjarne Herjolfsson vient d'apercevoir. En perdant le nord, il vient de découvrir un nouveau continent !

Selon la *Saga des Groenlandais*, Bjarne, après une brève reconnaissance et après avoir pris soin de noter exactement la route qu'il a suivie, vire à tribord et finit par trouver quatre jours plus tard la nouvelle colonie où s'est établi son père. Naturellement, le récit de Bjarne excite la curiosité de ses compatriotes toujours avides d'aventures, en particulier celle de Leif, fils d'Erik le Rouge. Voilà plusieurs hivers que Leif Erikson passe au Groenland. Certes, la mer regorge de poissons et le gibier ne manque pas, mais les phoques, les morses, les lièvres ou les rennes ne peuvent indéfiniment remplacer les céréales qui ne peuvent pousser sur ces terres glacées. Le bois de construction manque également. Pour construire et réparer les bateaux et les maisons, les colons doivent récupérer des troncs à la dérive ou faire venir à grands frais du bois de charpente. Or, avec la découverte fortuite de Bjarne, il y a la promesse très séduisante d'un pays aux forêts immenses.

Dès lors, il devient impossible de résister à l'attrait de l'aventure.

Le jeune Leif Eriksson, que les sagas décrivent comme un « grand et solide gaillard, de belle prestance, sagace », décide de racheter le bateau de Bjarne et recrute un équipage d'une trentaine d'hommes pour entreprendre le voyage en sens inverse. Ainsi, vers l'an 1000, il largue les amarres et part en exploration.



Le voyage, dont les sagas ont conservé le récit, dure d'abord une dizaine de jours. Leif et son équipe reprennent la route de Bjarne en sens contraire. Ils rencontrent une première terre, une terre stérile, dont les montagnes sont couvertes d'imposants glaciers. Ce n'est pas le pays de forêts décrit par Bjarne. L'équipe y débarque, l'explore, mais trouve le pays sans intérêt pour une colonie. On repart après avoir nommé l'endroit Helluland, ce qui signifie « pays de la pierre plate » et correspond sûrement à la terre de Baffin, dans le nord-est du Canada.

Les explorateurs poursuivent leur traversée et se dirigent au sud. Ils rencontrent une seconde terre, couverte de plages de sable blanc et de forêts, qui rappelle les descriptions de Bjarne. Leif la baptise Markland, « terre des forêts », que l'on identifie généralement aujourd'hui au Labrador. Les marins continuent leur odyssée : « Ils gagnèrent la haute mer, poursuit la saga, et naviguèrent pendant deux jours, poussés par un vent de nordet, avant d'apercevoir à nouveau la terre. » À ce moment, les marins aperçoivent un groupe d'indigènes, des Amérindiens dont ils vont laisser une brève description : « C'étaient des hommes noirs et hideux qui avaient de vilaines chevelures. Ils avaient de grands yeux et des pommettes larges. Ils restèrent là un moment, s'émerveillant des gens qu'ils avaient devant eux, puis s'en allèrent et doublèrent le cap à la rame. » Naviguant autour d'un promontoire, les Vikings débarquent à l'embouchure d'un fleuve. Cette nouvelle terre leur plaît tellement qu'ils décident d'y installer un camp et bâtir des abris rudimentaires pour y passer l'hiver. Après l'Islande et le Groenland, le climat paraît doux ; l'herbe est verte à longueur d'année,

et le gel, peu fréquent. Durant la saison froide, « il ne gela pas et l’herbe dépérit à peine ». Plus tard, l’un des hommes trouve même des raisins et de la vigne ; c’est pourquoi Leif Eriksson baptise cette terre Vinland, ce qui signifie peut-être « pays du vin ». Les hommes s’émerveillent de la beauté des prairies, des merveilleux pâturages pour le bétail, et des innombrables et gros saumons peuplant les rivières. Au printemps, les marins reprennent la mer pour le Groenland, leurs bateaux chargés de produits du Vinland : du raisin, des vignes et une quantité substantielle de bois. À son retour, Leif devient le chef de la colonie après le décès de son père, position qui l’empêche de reprendre la mer. Il meurt vers 1025 avant d’avoir pu réaliser son rêve ultime : organiser de nouvelles expéditions en vue de coloniser de façon permanente les nouvelles terres dont il avait revendiqué le droit de propriété.

C’est ainsi, par les sagas scandinaves, que prend corps une légende viking revendiquant la plus extraordinaire des découvertes, celle du continent américain par Leif Eriksson, cinq siècles avant Christophe Colomb.

Pendant longtemps, cette découverte a fait l’objet de controverses, mais elle est aujourd’hui communément admise. Non seulement les textes contiennent des descriptions trop précises et vérifiables pour relever uniquement du conte et de la légende, mais la découverte de vestiges archéologiques au cours des années 1960 sur le site de l’Anse aux Meadows, au nord de Terre-Neuve, a établi de façon définitive la présence viking en Amérique aux alentours de l’an 1000. D’autres retentissantes trouvailles archéologiques feront sensation, comme la pierre runique de Kensington, dont l’exhumation en 1898 au cœur de l’Amérique, dans le Minnesota, reste encore très controversée.

Si aucune colonisation permanente n’aura été tentée, certains historiens avancent l’idée que le récit de la découverte de Leif Eriksson serait parvenu jusqu’à Christophe Colomb, qui se serait rendu en Islande pour étudier sur place les sagas scandinaves et préparer sa grande expédition de 1492-1493…


Hans Dahl

Jean du Plan Carpin

À la cour du grand khan de Mongolie

« Nous entrâmes ensuite dans le pays des Mongols, que nous appelons Tartares. À travers ce pays, nous allâmes, croyons-nous, pendant trois semaines, toujours chevauchant sans repos… »

Jean du Plan Carpin

Au Moyen-Âge, les récits fantastiques et les histoires fabuleuses ne manquent pas sur les civilisations étranges et les créatures monstrueuses qui peupleraient les régions encore inconnues. En Occident, nombreux sont ceux à s'interroger sur les tribus barbares qu'on sait vivre aux frontières du monde civilisé. Les Tartares notamment, « sauvages barbares » dont on a signalé dans la chrétienté les multiples incursions, inquiètent et fascinent. Aux yeux des chrétiens, ce ne sont que des démons lâchés par quelque puissance infernale. Alors que certaines de leurs avant-gardes ont été aperçues aux portes de l'Italie, la curiosité se fait plus grande au sujet de cette « race épouvantable d'hommes impies, de monstres qui n'ont rien d'humain ». Dès lors, le pape Innocent IV donne l'ordre à Giovanni da Pian del Carpine – Jean du Plan Carpin – de se rendre dans leur pays afin d'y « examiner toutes choses avec soin ». L'homme est un lettré et un religieux – c'est un frère franciscain – qui a voyagé de la Scandinavie à l'Espagne et a su se faire remarquer lors de missions diplomatiques menées en Saxe, en Pologne et en Hongrie. C'est donc vers lui que le pape se tourne pour conduire une ambassade vers les Tartares et remettre un message au grand khan, successeur de Gengis Khan.



Accompagné d'un autre religieux, Étienne de Bohême, et de quelques domestiques, Plan Carpin part de Lyon, où se trouve le pape, le 16 avril 1245. Le franciscain se rend d'abord en Silésie, où il est rejoint par Benoît de Pologne, un troisième frère devant servir d'interprète. Arrivé dans la région de Varsovie, Plan Carpin rencontre le duc Wassili qu'il suit jusqu'à Wladimir. Le prince lui recommande notamment de se munir de présents pour être accepté par les Tartares : « […] nous fîmes acheter quelques peaux de castor, et d'autres animaux, sur les aumônes qui nous avaient été faites pour notre voyage. » L'expédition arrive à Kiev en hiver, le 3 février 1246, après un éprouvant voyage en traîneau, seul véhicule permettant de voyager malgré la neige. Dix jours plus tard, on fait ses adieux au « monde civilisé ». Entre le Don et la Volga, la véritable exploration commence. Jusque-là, le voyageur, venu d'Ukraine, a cheminé sur des routes connues des marchands occidentaux.

Au-delà, c'est l'aventure.

C'est aussi une épreuve. Elle est terrible. Les souffrances ne vont pas être épargnées aux voyageurs : la faim, la soif, le froid, la chaleur, les fatigues « excessives » vont progressivement réduire le nombre des compagnons de Plan Carpin. À l'arrivée, le franciscain se retrouvera seul avec son interprète. L'homme, qui a alors la quarantaine – un âge relativement avancé pour l'époque – fait preuve d'une résistance peu commune.

Le petit groupe d'hommes se dirige vers le nord de la mer Caspienne et, longeant le Syr Daria, atteint la mer d'Aral. Après avoir contourné au sud le lac Balkhach, l'expédition rejoint les hauts plateaux de la Mongolie par la Dzoungarie, une plaine qui se présente à Plan Carpin comme une zone inondée faisant l'effet d'un lac. L'explorateur évoque alors une ville aux

confins d'un désert habité par des sauvages, Omyl sur l'Imil. Enfin, le groupe arrive au contact des premiers Mongols : « Étant arrivés là le premier vendredi de carême sur le soir, les Tartares tous armés se vinrent jeter furieusement en notre logement, demandant quels gens nous étions, et leur ayant répondu que nous étions ambassadeurs du pape, après avoir reçu quelques vivres de nous, ils se retirèrent. »

Plan Carpin est aussitôt conduit à Batu Khan, petits-fils de Gengis Khan et premier khan de la Horde d'or : « Ce prince Batu tient une grande et magnifique cour. Il est assis en un lieu élevé comme un trône, avec une de ses femmes. Tous ses frères, enfants et autres grands serviteurs sont assis sur un banc au milieu et le reste est assis par terre derrière eux, les hommes à droite, les femmes à gauche. » Le prince le fait conduire jusqu'à la capitale Karakorum, où l'ambassadeur va pouvoir assister à la désignation du nouveau khan, Güyük, autre petit-fils de Gengis Khan.

Plan Carpin reprend donc la route, malgré l'état de grande faiblesse dans laquelle lui et ses compagnons se trouvent, mais les guides mongols n'attendent pas, les contraignant à chevaucher « dès le matin et jusqu'à la nuit », souvent sans manger : « […] nous n'avions vécu que de millet avec de l'eau et du sel ; et même, en tous les autres jours de jeûne, et notre boisson n'avait été que de la neige fondue sur le feu. » La nourriture, attendue depuis le matin, est peu abondante et souvent répugnante. Pour améliorer l'ordinaire, à défaut de mouton ou de cheval, c'est du loup, du renard, du chien ou du rat. L'eau chaude n'est remplacée à l'occasion que par le koumis, du lait de jument fermenté, dont la « nouveauté et l'étrangeté » font, au début, « tressaillir d'horreur » Plan Carpin. En outre, il faut souvent manger froid, vu la rareté du combustible, réduit dans la steppe à « quelques épines ici et là », plus souvent à de la bouse ou du crottin séchés. Les voyageurs, épuisés, ne connaissent aucun répit, ni aucune pitié : « On nous donnait les moins bons chevaux parce que nous étions étrangers. » Cependant, Plan Carpin précisera avec humour : « Pour moi, on gardait toujours le plus fort, parce que j'étais très lourd ; je n'osais me plaindre de ce que mon cheval avait le pas dur. »



Après deux semaines de ce régime, les voyageurs parviennent enfin à Karakorum, la capitale de l'empire mongol, le 22 juillet 1246 pour y rencontrer le grand khan : « Comme on nous menait vers ce prince, on nous avertit qu'il nous fallait passer entre deux feux, afin que, si, par hasard, nous avions quelque dessein mauvais contre leur maître et seigneur, ou si nous portions quelque venin, le feu pût emporter tout cela, ce que nous accordâmes pour ce sujet-là, et pour ôter tout soupçon de nous. » Il leur faut cependant attendre encore l'élection du successeur d'Ogödei, Güyük, qui a lieu un mois plus tard : « Ayant été menés vers l'empereur, et lui ayant su par nos conducteurs que nous avions été envoyés vers lui, il nous renvoya à sa mère. Car deux jours après son couronnement, il avait intention, comme nous avons dit, de déployer sa bannière contre toutes les nations de l'Occident, et ne voulait pas que nous le sussions. Étant revenus en notre logis, nous demeurâmes quelques jours ainsi, puis nous retournâmes à la cour, où nous fûmes bien un mois entier si maltraités, que nous étions demi-morts de faim et de soif. »

Le nouvel empereur, tenant à dissimuler à Carpin ses intentions de porter la guerre en Europe, va le faire attendre pendant un mois. Plan Carpin va devoir patienter jusqu'au 11 novembre avant d'être enfin admis à rencontrer l'empereur pour lui remettre les lettres papales. Dès lors, il lui est loisible d'exposer les raisons de son ambassade et de présenter les lettres du pape Innocent IV qui souhaite établir la paix entre chrétiens et Tartares. Plan Carpin, trompé par la rumeur que le souverain mongol désire se faire chrétien, essaye de convertir le grand khan au christianisme. En vain. Güyük refuse, mais propose l'envoi d'une ambassade mongole en Occident. C'est au tour de Plan Carpin de décliner l'offre. L'Europe est alors déchirée

par des rivalités internes très graves ; la chrétienté est en position d’extrême faiblesse et il n’y a rien à gagner d’exposer cette désunion aux émissaires du Khan : « Nous avions plusieurs raisons de ne pas demander qu’ils vinssent avec nous. La première était que nous craignions qu’ayant vu les *dissensions* et les guerres qui étaient entre nous (Occidentaux), cela les incitât encore plus à marcher contre nous. La seconde fut que nous avions crainte qu’ils dussent être des espions de notre sol. La troisième fut que nous craignions qu’on les massacrât, parce que nos nationaux sont la plupart arrogants et fiers. »

Après quatre mois passés à la cour du grand khan, Jean du Plan Carpin s’apprête à repartir, emportant la réponse de l’empereur mongol : ce dernier ordonne aux souverains chrétiens et au pape de se soumettre à lui et de lui rendre hommage : « Par la force de Dieu, depuis le soleil levant jusqu’à son occident, tous les territoires nous ont été octroyés… Toi, en personne, à la tête des rois tous ensemble sans exception, venez nous offrir service et hommages. À ce moment-là, nous connaîtrons votre soumission. »

L’ambassade est un échec. Plan Carpin quitte le camp mongol le 13 novembre 1246. Il va lui falloir six mois pour revenir à Kiev, alors capitale de la Russie. Six mois de nouvelles et terribles épreuves : « Nous cheminâmes tout au long de l’hiver, dans les déserts où nous couchions souvent sur la neige, à moins qu’avec le pied, nous ne fissions une place à un gîte sur la terre, car il n’y avait que des rases campagnes sans aucun arbre. Et souvent le matin, nous nous trouvions tous couverts de la neige que le vent avait chassée. » Le 9 juin 1247, Plan Carpin est à Kiev et, six mois plus tard, il arrive enfin à Lyon après deux ans et demi d’absence.

L’ambassade s’est avérée décevante, mais l’exploit accompli vaut au moine franciscain d’être nommé par le pape évêque d’Antivari, en Albanie, où il s’attachera à écrire le récit de ses aventures : *L’Histoire des Mongols appelés par nous Tartares, description des coutumes, de la géographie, de l’histoire et des figures marquantes du peuple mongol*.

Ainsi, bien que sa tentative de convertir les Tartares échoue, Plan Carpin laisse un précieux témoignage sur les mœurs et l’histoire des Mongols dont il est le premier Occidental à publier une relation vraisemblable et précise :

« Cette terre de Tartarie, vaste, montueuse, au sol argilo-silicieux, stérile, froide, exposée à de fréquents orages, était la patrie d'hommes à la taille médiocre, à la ceinture déliée, à la face large, aux pommettes saillantes, au nez court et plat, aux yeux petits, obliquement relevés jusqu'aux sourcils et séparés par un grand espace, à la barbe nulle ou rare, et sétacée ; s'habillant, pendant l'hiver, de riches fourrures, et pendant l'été, de bougran, de pourpre, ou de baldakin… »

Le réalisme domine : ceux que l'on appelle « Tartares » ne sont ni des monstres ni des démons, mais un peuple redoutable de guerriers hautement entraînés et décidés à conquérir le monde entier. Le récit, qui est d'une grande modernité et d'une grande précision, est d'autant plus précieux qu'il a été écrit par un des premiers grands voyageurs européens. Jamais Occidental n'est allé aussi loin que Jean du Plan Carpin. D'autres missions ont précédé la sienne, d'autres voyageurs ont suivi un itinéraire similaire et il a certainement été précédé par d'autres explorateurs, mais personne n'a encore pénétré aussi loin en Asie en laissant des traces comparables au frère franciscain. Jean du Plan Carpin aura cependant un successeur, un autre frère mineur qui ne tardera pas à se lancer dans le même périple.

Guillaume de Rubrouck

L’évangélisateur des Mongols

« Lorsque j’entrai parmi les Tartares, il me sembla véritablement que j’entrais en un autre monde. »

Guillaume de Rubrouck

Une dizaine d’années après Jean du Plan Carpin, un autre frère mineur, Guillaume de Rubrouck, se voit chargé à son tour d’une mission analogue. Louis IX, qui a entendu la rumeur selon laquelle l’un des petits-fils de Gengis Khan, Sertak, se serait converti au christianisme, souhaite envoyer une mission diplomatique à la cour du grand khan. Pour le roi de France, les enjeux sont grands : il ne s’agit rien de moins que de faire basculer l’empire mongol dans le camp chrétien pour faire front commun contre l’islam et nouer une alliance contre les sarrasins en Terre sainte.

En 1252, Saint Louis, qui mène la septième croisade, décide d’envoyer vers les Mongols deux franciscains, Guillaume de Rubrouck et Barthélemy de Crémone. Flamand installé depuis longtemps en Terre sainte, Rubrouck désire participer à l’œuvre de conversion des païens d’Asie entreprise par son ordre. Cette mission, financée par le roi de France, ne peut donc mieux tomber. Dans la lettre confiée à Rubrouck, le roi félicite le khan Sertak de son baptême et souhaite qu’il se montre favorable aux chrétiens.

Le franciscain rassemble autour de lui une petite expédition, une dizaine d’hommes avec lesquels, dans un premier temps, il se rend à Constantinople où il rencontre l’empereur Baudoin qui lui remet des lettres de recommandation. Rubrouck quitte Constantinople au printemps, le 7 mai 1253, et rejoint la Crimée. Toujours vêtu du costume de son ordre, Rubrouck va traverser les steppes de l’Asie centrale jusqu’en Mongolie, région habitée par les « peuples de Gog et Magog ». En compagnie de

Barthélemy de Crémone, de Gosset, d’un interprète et d’un esclave, l’expédition utilise tantôt des chariots, tantôt des bœufs ou des chevaux.

À Constantinople, des marchands bien intentionnés, mais mal avisés, lui ont conseillé de préférer aux chevaux de somme des chariots à bœufs, « des chariots couverts comme ceux qu’utilisent les Russes », pour y mettre les bagages : « J’écoutai leur conseil, et mal m’en prit, car il me fallut deux mois de voyage pour parvenir chez Sertak, ce que j’aurais pu faire en un mois avec des chevaux. » Rubrouck, franciscain scrupuleux, ne veut s’accorder aucune facilité : il ajoute son jeûne du vendredi à la frugalité tartare et, au début, essaye de continuer à circuler pieds nus. La caravane va lentement cheminer à travers les solitudes des steppes herbeuses sans apercevoir ni villes ni habitations.

La chaleur est accablante et le manque d’eau se fait cruellement sentir, obligeant les voyageurs à boire jusqu’à l’eau saumâtre croupissant au fond des fossés. Après avoir erré quelque temps entre Dniepr et Volga où l’on pense se trouver le camp de Sertak, Rubrouck réussit à le rejoindre à Saraï à la fin du mois de juillet. Sertak, ignorant la mission évangélisatrice de Guillaume de Rubrouck, décide d’envoyer ce qu’il pense être une ambassade officielle à Karakorum devant le khan Möngke.



La date est tardive, car, le 29 septembre, il faut désormais cheminer sur la glace. Le voyage par voie de terre est difficile : à l’est du lac Balkhach, sur les steppes des Kirghizes, Guillaume rencontre « des vents si violents dans la vallée, qu’il était impossible de la traverser sans risque, de crainte que le souffle ne vous emporte jusqu’à la mer ». En décembre, les conditions sont si difficiles que les guides lui demandent, pour passer sans danger, de prier

contre « les démons des gorges ». Pourtant, il ne lui faut que deux semaines environ pour aller de la Volga à l'Oural : « La fatigue dont nous souffrîmes en cette espèce de course à la mort fut sans limites. » Au-delà de cette chaîne, au nord de la Caspienne, Rubrouck souffre d'un froid rigoureux dans un grand désert sablonneux « sans fin et sans rivages », où il rencontre « des vents si violents dans la vallée, qu'il était impossible de la traverser sans risque, de crainte que le souffle ne vous emporte jusqu'à la mer ». Des conditions qui vont durer un mois et demi, avec une vitesse journalière de marche équivalant, dit-il, à une centaine de kilomètres. Rubrouck décrit bien l'itinéraire : descente vers le sud, aux environs de la fin d'octobre 1253, par les montagnes dont l'altitude le stupéfie : les Kara-Khitaï. Pour passer sans danger, les guides lui demandent de prier contre « les démons des gorges ». Après cela, Rubrouck remarque un fleuve sans débouché marin. L'expédition se trouve alors à six jours de Talas, à proximité des routes de l'Inde. Puis, dans une plaine bordée par des montagnes au sud, Rubrouck signale le 30 novembre une ville, un carrefour, où il rencontre pour la première fois des Chinois. Longeant ensuite le lac Balkach dont « l'eau, un peu salée, est tout de même potable », la route, à travers des montagnes enneigées, débouche sur « une plaine grande comme la mer », la Mongolie.

En quatre mois, Rubrouck a parcouru la distance qui sépare la moyenne Volga de Karakorum, mais la lettre confiée par le roi de France est égarée par l'administration mongole. Le 27 décembre 1253, le franciscain contemple le camp impérial dominé par la très haute tente jaune du grand khan, surnommée pour cette raison la Horde d'or. Arrivé à Karakorum, le moine a la surprise d'y trouver des compatriotes, des aventuriers désireux de faire fortune ou de malheureux infortunés, retenus contre leur gré, notamment une Française nommée Paquette, faite prisonnière en Hongrie, ainsi qu'un maître orfèvre parisien et d'autres prisonniers étrangers.

Dès lors, Rubrouck peut exercer son ministère sacerdotal aux quelques chrétiens présents. Cependant, loin d'oublier sa mission première, le moine souhaite ensuite convertir les Mongols et parvient à rencontrer le grand khan, en lequel il voit « un homme au nez camard et de taille moyenne,

couché sur un lit de repos et vêtu d'une fourrure brillante, tachetée comme la peau d'un beau marin ». Rubrouck lui expose le contenu de la foi chrétienne. Cependant, en dépit des efforts prodigués par Guillaume, le grand khan se montre peu réceptif au christianisme. Le franciscain est en réalité invité à débattre devant lui avec bouddhistes et musulmans, et à préparer des documents pour sa lecture. En mai 1254, Guillaume obtient une audience finale avec Möngke, qui repousse la foi du frère dans les termes suivants : « Dieu nous donne différents doigts à la main, il donne aussi aux hommes des voies multiples. »

Rubrouck va rester six mois à Karakorum avant d'être renvoyé à Louis IX muni d'une lettre du Khan ne demandant rien d'autre que la soumission du roi de France. Le moine a échoué dans sa mission évangélisatrice et doit se résoudre à rentrer sans avoir converti le souverain mongol. Pour aller plus vite, Rubrouck laisse derrière lui les compagnons harassés et se résigne à devoir laisser en Mongolie son « socius », frère Barthélemy, incapable de supporter autant de « souffrances intolérables ». Son guide l'a prévenu : « Il y a quatre mois de route et le gel fend pierres et arbres… Si vous ne pouvez pas supporter cela, je vous abandonnerai en chemin. » Il faut une santé de fer et une volonté d'acier pour venir à bout de tant d'épreuves. Rubrouck allège aussi ses bagages. Le moine atteint l'État croisé de Tripoli en août 1255 après 25 mois d'absence. Le roi ayant quitté le pays, Rubrouck lui adresse la relation de son voyage en ces termes : « Je vous écrirai tout ce que j'ai vu. Je vous décrirai leur vie et leurs mœurs aussi bien que je pourrai. »



Son récit, *Itinéraire vers les régions orientales*, se présente comme un

journal. Rubrouck y raconte comment il a parcouru, pieds nus et à cheval, les 16 000 km séparant Constantinople de Karakorum. Cet exploit, à lui seul, suffirait à expliquer la célébrité qui sera la sienne, mais c'est surtout le récit, long de 40 chapitres, qu'il fait au roi de son voyage qui en est la cause. Chef-d'œuvre de la littérature géographique médiévale, ce récit se distingue par la qualité de son écriture et par la profondeur des sentiments qu'il donne à découvrir. C'est aussi un chef-d'œuvre scientifique pour la qualité des observations et découvertes géographiques et ethnographiques qu'il contient. Rubrouck reconnaît la Caspienne comme une mer fermée, et non comme un golfe de l'océan Arctique. En plus d'intéressantes observations géographiques, le franciscain livre des descriptions précises des traditions mongoles, comme la confection du feutre, l'édification et l'agencement des yourtes, la cuisine. Il relate aussi les banquets : « Quand ils veulent inciter quelqu'un à boire, ils le prennent par les oreilles et tirent de manière à distendre la gorge, puis tapent et dansent devant lui. » Il donne aussi de précieux renseignements sur le chamanisme et ses transes divinatoires, sur les idoles de feutre, sur les rites de purification par le feu, sur les interdits, comme le fait de trébucher sur le seuil de la tente impériale. Enfin, Guillaume de Rubrouck est le premier Européen à transmettre des informations sur les Comans, mais aussi l'idée d'une parenté des langues slaves ainsi que plusieurs éléments concernant la Chine : il identifie le pays des Sères et le Cathay, présente l'écriture chinoise, la doctrine du pouls et l'idée de réincarnation.



Parce qu'il met à mal bon nombre de légendes et parce qu'il représente une des rares sources sur l'empire mongol et sa capitale éphémère Karakorum, ce récit est un des plus précieux de son temps, et Rubrouck, qui

conseille d’envoyer plus de missions chez les Mongols, à la condition d’avoir de bons traducteurs et des « fonds suffisants pour voyager », va rester comme un des plus grands explorateurs du Moyen-Âge.

Marco Polo

De Venise à Pékin

« Aucun homme, chrétien, sarrasin, mongol ou païen n'a visité autant de pays que messire Marco, le fils de messire Niccolo Polo. »

Rustichello de Pise

Très vite, en Europe, les récits des voyages effectués par Plan Carpin et Rubrouck vont être connus des milieux religieux, politiques et intellectuels. Ces nouvelles d'Asie vont également être reprises et diffusées par les marchands désireux de connaître et d'exploiter de nouveaux débouchés. Moins de 10 ans après le retour de Rubrouck, deux marchands vénitiens vont imaginer explorer à leur tour les marchés asiatiques. Maffeo et Niccolo Polo vendent leur affaire, investissent dans de la joaillerie précieuse et entreprennent un grand voyage en Asie à la recherche de nouveaux marchés. Les deux hommes se rendent à Saray, ville située sur les rives de la Volga, où ils revendent leurs pierreries au chef des Tartares du Ponant, réalisant de colossaux bénéfices. Dans l'impossibilité de retourner chez eux à cause d'un conflit qui interdit toute circulation, les marchands s'enfoncent plus à l'est, en direction de Boukhara. En raison de la guerre, ils sont contraints d'y rester trois ans. Une fois les troubles apaisés, les frères Polo, invités par un émissaire du grand khan, acceptent de le suivre et prennent la route de la soie vers l'est pour se rendre à la cour de Kubilaï Khan, petit-fils de Gengis Khan, fondateur de l'empire mongol. En 1266, ils atteignirent Cambaluc (l'actuelle Pékin). Homme curieux et grand collectionneur, Kubilaï se montre ravi de s'entretenir pour la première fois avec des « Latins », qu'il interroge sur l'Occident et à qui il demande de lui ramener diverses curiosités, dont de l'huile de la lampe du Saint-Sépulcre. Il leur offre une tablette d'or, qui leur servira de laissez-passer pour leur retour, et

leur confie une lettre dans laquelle il demande au pape l’envoi d’« une centaine de savants, versés dans la loi du Christ et dans les sept arts pour prêcher au peuple ». Les frères Polo reprennent la route de l’Occident. À Saint-Jean-d’Acre, ils apprennent la mort du pape Clément IV et décident de revenir à Venise pour attendre l’élection de son successeur.



À leur arrivée dans leur ville natale, après 14 ans d’absence, Nicolo apprend la mort de sa femme et découvre l’existence d’un fils, Marco, né peu après son départ. En 1271, après deux années d’attente, les frères Polo reprennent la route. C’est encore l’interrègne papal, mais les marchands ont décidé de ne pas attendre l’élection du nouveau pape, sans cesse repoussée. Cette fois, ils emmènent le jeune Marco, âgé de 17 ans.

Les trois hommes se rendent d’abord à Jérusalem pour recueillir un peu d’huile de la lampe du Saint-Sépulcre. Peu après leur départ, les Polo apprennent l’élection d’un nouveau pape, Grégoire X. Il leur faut donc rebrousser chemin pour se présenter au nouveau pontife. Le pape leur procure alors non pas 100 savants, mais 2 frères prêcheurs habilités à nommer des prêtres et des évêques. Il les munit aussi de lettres, de privilèges et de présents pour le khan. La troupe se remet en route, mais, effrayés par les guerres aux alentours, les deux moines font demi-tour. Les Polo, eux, poursuivent leur chemin.

Trois ans plus tard, les trois Vénitiens arrivent en Chine.

Pendant ces trois longues années, les voyageurs, ralentis par les intempéries et la maladie, ont traversé ce qui deviendra la Turquie et l’Iran, et sont descendus jusqu’au golfe Persique. Ils ont l’idée de poursuivre par la mer jusqu’en Chine pour éviter les dangers des voies terrestres, mais

finissent par opter pour cette voie, en raison de l'état peu rassurant des nefs, « très mauvaises [...], cousues de fils grossiers ». Avançant en direction du nord-est, ils ont franchi l'immense désert de Gobi, où ils ne trouvent ni eau ni nourriture pendant 30 jours, les chaînes montagneuses imposantes, les plateaux verdoyants et les riches pâturages d'Afghanistan, ainsi que le Pamir, avant d'atteindre Kachgar.

En chemin, Marco relève certaines curiosités dont il fera par la suite le récit : la montagne sur laquelle l'arche de Noé se serait posée, en Arménie ; les prétendues sépultures des Rois mages, en Perse ; ainsi que des territoires au froid intense et à l'obscurité perpétuelle, loin au nord. Le voyageur, avide de tout connaître, ne se contente pas de ce qu'il peut voir lui-même, comme le précisera plus tard Rustichello de Pise : « Marco Polo, sage et noble citoyen de Venise, vit tout cela de ses propres yeux, et ce qu'il ne vit pas il l'entendit de la bouche d'hommes croyables de vérité. » Il découvre aussi le papier-monnaie, dont l'utilisation dans les royaumes du grand khan fascine le marchand : « Or, sachez qu'il fait faire une telle monnaie comme je vous dirai ; à des hommes fait prendre l'écorce d'arbres que nous nommons mûriers et qu'ils appellent gelsus, ceux dont les vers qui font la soie mangent les feuilles, et qui sont en si grand nombre que toutes les campagnes en sont pleines. Ils prennent la peau mince qui est entre l'épaisse écorce extérieure et le bois, et qui est blanche ; de cette peau mince, il leur fait faire des feuilles semblables à celles du papier coton, et elles sont toutes noires. Et lorsqu'elles sont faites, il les leur fait couper de telle manière : la plus petite vaut chez eux environ une moitié de petit tornesel, et la suivante, un peu plus grande, un tornesel ; la suivante, encore un peu plus grande, un demi-gros d'argent de Venise ; la suivante, un gros d'argent, la suivante, deux gros, la suivante, cinq gros, la suivante, dix gros, la suivante, un besant d'or, et la suivante, deux besants d'or, et la suivante, trois besants d'or, et l'on va ainsi jusqu'à dix besants d'or. Toutes ces feuilles reçoivent le seau du Grand Sire, faute de quoi elles ne vaudraient rien. Elles sont fabriquées avec autant de garanties et de formalités que si c'était or pur ou argent, car maints officiers nommés pour cela écrivent leur nom sur chaque billet, y apportant chacun sa marque… Et si quelqu'un

s’avisait de la contrefaire, il serait puni de la peine capitale jusqu’à la troisième génération. »

Après avoir suivi d’anciennes routes caravanières au sud du bassin du Tarim et du désert de Gobi, les trois voyageurs arrivent enfin à Cambaluc : « La ville de Cambaluc regorge de tant de maisons au-dedans comme au-dehors que c’est à peine croyable. Elle a autant de bourgs que de portes, c’est-à-dire douze. Et ces bourgs sont immenses avec des faubourgs plus populeux que la cité elle-même. Dans ces bourgs séjournent les marchands et les voyageurs étrangers, qui, nombreux, arrivent de tous côtés pour présenter leurs marchandises au grand khan et les vendre à la cour. Ainsi y a-t-il autant de bonnes et belles maisons hors la cité que dedans, sans parler des innombrables palais des barons et des grands seigneurs. »

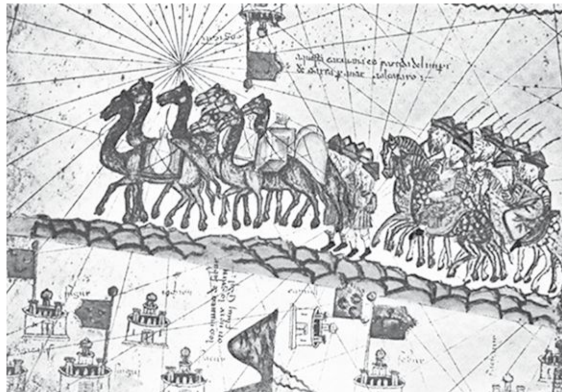
C’est l’été, et la cour de Kubilaï Khan s’est installée au palais de Shangdu, ou Xanadu, au nord de l’actuelle Pékin. Ce palais est « le plus grand qu’on ait jamais vu. Ce palais est si grand et superbe que personne ne pourrait en concevoir un qui soit mieux fait », s’exclame Marco Polo. Ses murs sont couverts d’or et d’argent, de dragons, de bêtes et d’oiseaux sculptés et dorés, ainsi que de chevaliers et d’idoles. Ses toits élevés, vermeils, jaunes, verts et bleus, resplendissent comme du cristal et ses parcs splendides foisonnent de toutes sortes d’animaux…

Les trois voyageurs sont particulièrement bien accueillis par le grand khan qui leur fait « moult grande joie et grande feste » et accepte « avec grand liesse » les chartes du pape et l’huile du Sépulcre. Apercevant Marco, le grand khan va demander à Niccolo qui il est : « Sire, c’est mon fils et votre homme. » Kubilaï, ravi de ses invités, décide de les garder auprès de lui en leur donnant un rang honorable à sa cour. Marco Polo, âgé de 20 ans, très intelligent et doué pour les langues, fait forte impression sur le grand khan, qui le choisit comme ambassadeur et comme espion. Le khan l’envoie d’abord seul pour une mission d’un an au Yunnan, en Chine du Sud, et en Birmanie : « Il préférait avoir des précisions sur les pays, les coutumes, les usages, plutôt que d’entendre parler des affaires dont il les avait chargés ; quand il partait en mission, Marco fixait avant tout son attention sur les

nouveautés, les choses originales qu'il voyait ou entendait, afin de pouvoir les raconter à son retour au grand khan. »

Les Polo vont rester en Chine pendant 17 ans. Alors que Maffeo et Niccolo poursuivent leurs activités marchandes, Marco Polo voyage pour le compte du grand khan, parcourant notamment les régions du Pamir, du Kashgar et du Lop Nor, pays fermés, isolés du monde européen dont il n'existe alors aucune description.

Enfin, en 1291, Kubilaï Khan accepte de laisser repartir les trois Vénitiens. Ils vont accompagner le petit-neveu du khan qui voyage avec sa nouvelle épouse, une princesse mongole, « Belle du Ciel », qu'il faut escorter jusqu'à la cour du roi de Perse. Évoquant sa navigation de Hangzhou à Ormuz par la mer de Chine méridionale, Marco Polo fait le relevé de la côte chinoise, de l'Asie du Sud-Est et des Moluques, données géographiques qui seront d'une immense valeur pour les futurs navigateurs. Ainsi pourra-t-on trouver, notamment, l'une des plus anciennes allusions écrites au Japon : « Cypango est une île au levant située en pleine mer à une distance de 1500 miles de la terre de Mangi. C'est une très grande île […]. Le souverain qui y règne vit dans un palais recouvert de feuilles d'or fin. »



Les voyageurs sont de retour à Venise en 1294, après une absence de 24 ans ! Les Vénitiens ont peine à croire le récit de ces deux vieillards accompagnés d'un homme d'âge mûr. On les a tenus pour morts, et les proches se sont déjà partagé leur héritage. Pour convaincre amis et famille, les Polo vont devoir recourir à un stratagème : offrir un banquet à leurs proches au cours duquel ils vont étaler leurs richesses ramenées de Chine,

des joyaux, perles et diamants cousus dans la doublure de leurs vêtements ! Un geste qui suffit à convaincre les plus sceptiques…

Marco Polo, alors âgé de 41 ans, vient de parcourir près de 24 000 km, une odyssée sans précédent dans le monde médiéval. Il va faire l'objet de toutes les attentions, y compris celle du doge en personne. Les chroniqueurs de l'époque rapporteront même que Marco, à son retour, ressemble à un Tartare, par son costume, son langage et ses traits.

Cependant, les Polo trouvent leur ville en guerre avec la République de Gênes. Un an plus tard, Marco Polo est fait prisonnier par les Génois et passe plusieurs mois dans une prison en compagnie d'un codétenu, Rustichello de Pise. C'est à cette occasion qu'il va raconter ses voyages à son compagnon de captivité qui va écrire le récit de ses aventures.

Telle est l'origine de son *Livre des merveilles du monde*.

Cet ouvrage, également connu comme *Il Milione* (« Le Million »), va très vite faire sensation en raison des chiffres extraordinaires que Marco Polo avance en décrivant les dimensions de la cour de Kubilaï Khan et le gigantisme des activités chinoises : ses détracteurs y verront beaucoup d'exagérations. Il est vrai que l'immensité de la Chine étonne le voyageur : les distances estimées en nombre de jours de voyage, la grandeur des villes, le nombre de bateaux qui naviguent sur le fleuve jaune est effarant : plus de 15 000 embarcations. Marco Polo est frappé par l'organisation de l'empire : les souverains mongols font porter leurs ordres par des messagers à cheval. Des relais établis à distances régulières leur fournissent des chevaux reposés. Des coureurs à pied sont aussi employés. Polo décrit les coutumes des pays, les pierres noires qui chauffent (le charbon est encore inconnu en Europe), les billets de banque en écorce de mûrier.

Toutes ces descriptions vont faire de l'œuvre un des plus grands succès d'édition du Moyen-Âge. Plus tard, Christophe Colomb lui-même lira et commentera un exemplaire du *Livre des merveilles* et c'est sous son influence qu'il prendra la mer dans l'intention d'ouvrir une nouvelle route maritime vers les Indes. Pourtant, malgré l'immense succès du livre, le récit de Marco Polo va susciter beaucoup d'interrogations et on ira jusqu'à douter de la réalité même de son voyage. L'absence de mention de la

Grande Muraille, de la déformation des pieds des Chinoises ou, par exemple, l’importance du porc dans la cuisine pourraient ainsi faire penser qu’il ne s’agirait que d’une habile compilation de récits de commerçants musulmans sillonnant la route de la soie. Par ailleurs, les exagérations romanesques, les extravagances et autres récits miraculeux feront perdre au texte de sa crédibilité. Ainsi, nombreux historiens n’hésiteront pas à mettre en doute le périple accompli par Marco Polo. Cependant, de nombreux faits rapportés ayant été vérifiés, le récit du voyageur apparaîtra pour vraisemblable, malgré certaines libertés poétiques prises afin de captiver le lecteur. De nos jours, les intellectuels s’accordent à reconnaître le livre comme une « description inégalée » du règne de Kubilaï à son apogée.

Inégalée, et peut-être même volontairement incomplète.

Sur son lit de mort, en 1324, ses ennemis tenteront d’obtenir l’aveu de ce « tissu de mensonges ». Polo se contentera de répondre : « Je ne vous ai pas dit la moitié de ce que j’ai vu. »

Ibn Battuta

Le voyageur des Arabes

« Tant plus l'homme voit, plus il désire voir. »

Jacques de Villamont

En 1324, dans la 725e année de l'Hégire, un jeune Tangérois décide d'effectuer le pèlerinage à La Mecque. Il n'a alors que 22 ans et ne sait pas qu'il est sur le point de réaliser l'un des plus extraordinaires périples de tous les temps ! Il ne reviendra dans sa ville natale qu'en 1349, après avoir parcouru plus de 120 000 km, d'Afrique du Nord vers la Chine en passant par l'Inde, Sumatra, l'Afrique orientale, la Perse, l'Irak, la Syrie, l'Égypte et l'Arabie du Sud…

Fils d'une riche famille, Battûta souhaite compléter sa formation juridique dans les écoles du Proche-Orient après un premier pèlerinage à La Mecque. Pour se rendre en Arabie, Ibn Battûta emprunte un itinéraire qui lui fait longer la côte sud de la Méditerranée. Il traverse l'Afrique du Nord, sans aucune hâte – sinon celle imposée par la crainte du brigandage – et prend le temps de découvrir l'Égypte. Après Alexandrie et Le Caire, Battûta part pour la Haute Égypte et remonte le Nil jusqu'au sud d'Edfou, aux franges de l'empire mamelouk. En 1326, il est à La Mecque pour accomplir son premier pèlerinage, mais sa curiosité et son goût de l'aventure le poussent à ne pas rentrer tout de suite au pays. Faisant voile vers l'Asie Mineure, le voyageur visite Gaza, les tombeaux d'Abraham, d'Isaac et de Jacob, Tyr, les merveilles du mont Liban, Balbek et Damas. Il veut voir le cœur historique du monde musulman, la Palestine, la Syrie et l'Iraq avant de redescendre vers l'Arabie, où, en 1327 et en 1330, il réitère son pèlerinage. Il n'hésite pas à idéaliser la ville sainte, dont les habitants se distinguent,

selon lui, par « leur libéralité envers les malheureux et le bon accueil qu'ils font aux étrangers ».

Sa curiosité n'est pas satisfaite et, après avoir parcouru le Yémen, le jeune homme se dirige vers la côte orientale de l'Afrique qu'il longe jusqu'à Kilwa, au sud de Zanzibar, après être passé à Mogadiscio, Mombasa et Zanzibar. En profitant pour étudier les mœurs des indigènes, le jeune homme se montre choqué par les habitudes « sales et repoussantes » des tribus qu'il croise et qui ne paraissent se nourrir que de poisson et de chair de chameau. Au retour, Ibn Battûta, qui n'a pas le pied marin, sait profiter d'un vent favorable pour cingler vers Oman et Ormuz, cabotant d'escale en escale dans le golfe Persique aux côtés des marchands d'or, d'ivoire et d'esclaves. Plus d'un siècle plus tard, les Portugais emprunteront la même route dont ils comprendront qu'elle peut être atteinte en contournant l'Afrique.

Son plus long voyage commence en 1332, après un sixième pèlerinage à La Mecque.

Profondément attiré par l'Inde mystérieuse, Ibn Battûta désire s'y rendre, mais, ne trouvant pas de bateau en Arabie, il doit se résoudre à prendre la voie terrestre. Effectuant un large détour, il va d'abord traverser les steppes d'Ukraine et de Russie vers le khanat de la Horde d'or, c'est-à-dire vers le bassin de la Volga. De là, passant par Boukhara, le Khorasan et l'Afghanistan, il rejoint le bassin de l'Indus en 1333.



Le voyageur marocain demeure huit ans en Inde, employé par Muhammad Tughluq, le sultan de Delhi, et fait office d'ambassadeur, puis de sage et même de saint homme. Il devient alors un personnage officiel du sultanat,

qu'il représente au moins une fois lors d'une ambassade envoyée à l'empereur mongol en 1342. Cependant, Ibn Battûta, après avoir longé la côte de Malabar jusqu'à Calicut, ne s'embarque pas pour la Chine. Le navire s'étant échoué au sud-ouest de l'Inde, Ibn Battûta en profite pour voyager pendant deux ans aux Maldives, en Inde du Sud et à Ceylan (actuel Sri Lanka). Aux Maldives, il exerce la fonction de *cadi*. En tant que juge malékite, Ibn Battûta est chargé de faire respecter les principes de la « vraie religion » et se doit d'appliquer le droit et la justice coranique. Une charge qu'il remplit scrupuleusement, même s'il se désole de voir qu'il est impossible de convaincre les femmes maldives de se vêtir au-dessus du nombril, ou s'il déplore la « faiblesse » des hommes qui s'évanouissent lorsqu'il fait couper la main des voleurs. Cependant, le plus important est que cette charge est une véritable sinécure qui va lui permettre de financer ses futurs voyages. Il apprécie fort les femmes de ces îles, la facilité avec laquelle on les épouse et on en divorce. Il reste 18 mois, puis, désirant parfaire sa connaissance du monde, Ibn Battûta quitte l'archipel pour Ceylan, le Bengale et Sumatra, en traversant le chapelet des îles Andaman. Comme Marco Polo, Battûta ne pourra s'empêcher d'émailler le récit de ses aventures d'éléments légendaires, comme les redoutables « amazones » des Maldives ou les non moins terribles sangsues volantes de Ceylan.

Par la suite, le grand voyageur arabe serait parvenu jusqu'en Chine, pays qu'il décrit avec moins de précision (parlant même de la Grande Muraille qu'il appelle « l'obstacle de Gog et Magog ») et dont le récit fera l'objet de nombreuses contestations. Quoi qu'il en soit, il apparaît plus certain qu'Ibn Battûta a longé une grande partie de la côte de la Chine méridionale : « Nous quittâmes le pays de Tawâlisi [Sumatra] et nous atteignîmes la Chine, dix-sept jours après ; comme les vents nous avaient été favorables, nous pûmes naviguer à grande vitesse et sans encombre. » Ne s'intéressant qu'aux communautés musulmanes implantées dans ce pays, Battûta ne cherche guère à pénétrer à l'intérieur des terres où ne semblent vivre que des infidèles : « La Chine, quoique belle, ne me plaisait pas ; au contraire, mon esprit était fort troublé en pensant que le paganisme dominait cette contrée. »

Ibn Battûta, qui a l'excellente habitude, pour un explorateur, de « ne pas revenir par un chemin déjà suivi », choisit de ne pas retourner en Inde ni aux Maldives, mais, par le détroit de Malacca et la mer d'Oman, il rejoint Ormuz et, de là, Bagdad qui brille des feux d'une splendeur pluriséculaire. Là, il apprend la mort de son père, 15 ans auparavant. En 1346-1347, Ibn Battûta retourne à La Mecque et y effectue une dernière fois le *hajj*.

Enfin, près d'un quart de siècle après être parti, il rentre chez lui, par voie de mer cette fois. En 1349, il est à Fès, puis visite Grenade au cours d'une expédition militaire en Espagne destinée à défendre le royaume musulman contre la Castille. Finalement, en 1353, il accomplit son dernier voyage, qui le mène à travers le Sahara jusqu'au Mali et au Soudan où il dirige une ambassade. Après une audience avec le sultan Mansa Sulayman Mousa, le voyageur reprend la route à dos de chameau pour Tombouctou avant de descendre le Niger en pirogue jusqu'à Gao. Les empires africains sont alors au faîte de leur puissance et de leur richesse. Il en donnera une des rares descriptions existantes.



En 1355, il s'établit au Maroc pour ne plus repartir. À la fin de sa vie, Ibn Battûta dicte à un secrétaire le récit de ses aventures et, s'il en destine la relation officiellement au roi du Maroc, dédie son histoire à « ceux qui aiment à réfléchir sur les curiosités des villes et les merveilles des voyages ». Bien que voyageur audacieux, Ibn Battûta a toujours privilégié le monde musulman et n'a guère été au-delà des frontières de l'islam. Seul un séjour à Constantinople puis à Caffa lui permettra de découvrir le monde chrétien et d'entendre, pour la première fois, le son des cloches : « Je

n’avais alors jamais entendu ce bruit, j’en fus effrayé et j’ordonnai à mes compagnons de monter sur le minaret et de lire le Coran. » Son immense périple à travers le monde aura été effectué afin de parfaire ses connaissances religieuses, de se familiariser avec différentes communautés musulmanes et visiter les lieux saints de l’islam. Après s’être habilement constitué une réputation de saint et de sage, Battûta saura profiter de cette image pour vivre et se déplacer pendant un quart de siècle sans avoir pratiquement aucune autre activité que celle de voyageur. Dès lors, l’élaboration de ses mémoires participera activement à sa sanctification. Néanmoins, l’immense intérêt de ce récit réside dans l’incroyable richesse des informations sur le monde musulman du XIVe siècle, les descriptions inédites et les témoignages authentiques qui feront d’Ibn Battûta le grand voyageur de l’islam.



Zheng He

L'empereur des mers

« Nos voiles se déployaient somptueusement, comme des nuages, et poursuivaient, jour et nuit, leurs courses comme des étoiles. »

Zheng He

En 1480, des fonctionnaires impériaux investissent les archives et entreprennent de détruire systématiquement tout ce qui a trait à l'une des plus extraordinaires entreprises de la dynastie des Ming, les voyages de l'amiral des mers de l'ouest. Les journaux de bord de « la flotte des étoiles » sont impitoyablement réduits en cendres. Quelques années plus tard, un édit impérial interdit à quiconque, sous peine de mort, de construire un navire de plus de deux mâts. Sous l'influence des lettrés confucéens, la Chine se ferme au monde, tournant définitivement la page d'un de ses épisodes les plus glorieux : les grandes expéditions de Zheng He.

Pourtant, moins d'un siècle plus tôt, les Ming dominent sans partage la mer de Chine et l'océan Indien. Cela ne peut suffire. L'empereur Yongle, dont les ambitions sont sans limites, ne peut s'imaginer qu'en souverain semi-divin exerçant sa domination sur le monde entier : 10 000 nations étrangères doivent lui prêter allégeance pour bénéficier de sa bienveillance et de ses lumières. L'empereur Ming, désireux d'étendre plus loin encore son pouvoir maritime afin d'avoir le contrôle du marché des « épices », décide alors de lancer une série de grandes expéditions vers « l'océan de l'Ouest ». Pour cela, on va construire une formidable armada placée sous le commandement d'un grand amiral, connu pour ses capacités, son audace et sa fidélité à l'empereur : Zheng He.

Zheng He naît dans une famille musulmane du Yunnan. À l'âge de 10 ans, il est capturé par l'armée des Ming, alors envoyée au Yunnan pour

combattre le rebelle mongol Basalawarmi. En vertu d’une coutume de l’époque, Zheng He est castré et envoyé comme serviteur à la cour impériale de Pékin. Après avoir étudié au collège impérial et participé à diverses campagnes militaires, il devient conseiller personnel, puis favori de l’empereur Yongle.

Zheng He est âgé à peine de 30 ans quand un décret impérial ordonne la construction de centaines de vaisseaux de guerre et de transport. Zheng He va commander la flotte la plus puissante que le monde ait jamais vue : 62 jonques et 225 navires de soutien dont certains excèdent les 3000 tonnes.

Une flotte qui va mener la Chine jusqu’aux confins du monde connu.

Véritables villes flottantes où se croisent artisans, commerçants et dignitaires, ces navires, aussi lents que monumentaux, mesurent de 70 à 80 m de long. Équipés de 7 à 9 mâts de 40 m de haut et de voiles en natte, ils possèdent une quille plate et peuvent stocker d’abondantes réserves alimentaires qui permettront de ne pas avoir à consommer les « nourritures barbares ». Pourvus de boussoles et de gouvernails, ces navires témoignent d’une avance considérable en matière de technologie maritime. Chaque bâtiment est destiné à une fonction précise, selon des caractéristiques spécifiques : approvisionnement, transport de réserves d’eau mensuelles, escorte militaire ou missions de reconnaissance.

À l’hiver 1405, dès que la mousson du nord-est se met à souffler, une armada de 300 navires et quelque 30 000 hommes appareille pour l’océan Indien. Parmi les nombreux marins, des soldats, des interprètes, médecins, savants… Au centre de cette flotte se trouvent d’immenses bateaux-trésors. D’une taille plus imposante que tout ce que les Européens bâtissent à la même période, ces vaisseaux sont chargés de cadeaux destinés aux souverains des nombreux pays que l’amiral doit visiter.



Cette première mission est très ambitieuse : Zheng He doit naviguer au sud jusqu'à Java, remonter par le détroit de Malacca et passer Sumatra avant de mettre le cap sur la destination choisie par l'empereur, le royaume de Calicut en Inde, sur la côte de Malabar. Les soutes regorgeant de précieuses soieries et de porcelaines Ming, les navires parviennent jusqu'au sud de l'Inde et atteignent l'île de Ceylan, où l'amiral établit les premiers contacts avec les royaumes locaux. Zheng He passe plusieurs mois à commercer pour le compte de l'empereur. À la fin du printemps 1407, la mousson commence à souffler du sud-ouest, et la flotte repart en Chine, chargée d'une précieuse cargaison de poivre, d'encens et d'épices.

Dans les années suivantes, parcourant plus de 30 000 km, Zheng He va mener 6 autres grandes expéditions vers des contrées aussi lointaines que l'Inde, le Moyen-Orient et l'Afrique.

Après avoir visité l'Asie du Sud-Est, l'Inde et Ceylan au cours de ses trois premiers voyages, exigeant systématiquement un « tribut » des peuples découverts, Zheng He visite les portes d'Indonésie et l'île de Ceylan au cours de sa quatrième expédition. En 1414, la flotte de Zheng He pénètre en mer d'Arabie pour la première fois ; après avoir scindé la flotte en deux, la majeure partie des bateaux se dirige vers le golfe Persique et le port d'Ormuz, alors que les navires restants font voile vers le golfe du Bengale. À son retour, Zheng He rapporte en Chine une girafe.

En 1419, lors du cinquième voyage, l'armada arrive au Yémen et accoste à Aden, le port le plus occidental de l'océan Indien : « Parcourant de vastes étendues balayées par d'énormes vagues, nous avons vu divers pays, avec des saisons, des climats, des paysages et des peuples différents. […] Dans

ce pays s’étendent des sables flottants d’une blancheur de neige ; quand le soleil ou la lune brillent, ils étincellent de mille feux. […] Ces artisans, qui font de belles incrustations d’or et d’argent et d’autres articles de ce type produisent les choses les plus ingénieuses et les plus raffinées. […] Les gens de ce pays pratiquent la religion musulmane. On trouve ici de l’encens, du sang de dragon, de la myrrhe et même d’étranges animaux. » L’aventure se poursuit jusqu’à la côte orientale de l’Afrique, où les navires chinois découvrent les côtes de la Somalie et du Kenya et les localités de Mogadiscio, Brava et Malindi.

Au cours de la sixième expédition, de 1421 à 1422, la flotte se divise de nouveau à Sumatra. La flotte principale, commandée par un lieutenant de Zheng He, relie directement Aden et atteint probablement Mombasa et Zanzibar après avoir longé la côte ouest de l’Afrique. Pendant ce temps, l’amiral retourne en Chine avec les autres vaisseaux.

Après le décès de l’empereur Yongle, en 1424, l’amiral perd son plus fidèle soutien et les périples sont interrompus durant neuf ans. Son petit-fils Xuande renoue avec la tradition et lance le septième voyage, de 1431 à 1433. Ce sera la dernière grande expédition navale chinoise. La flotte parcourt l’océan Indien entre Java, Sumatra et Ceylan, puis atteint l’Inde occidentale et Ormuz. Au cours de cette dernière traversée, sur le chemin du retour, l’amiral Zheng He, âgé d’une soixantaine d’années, meurt non loin de Java, à bord de son navire amiral. Ses funérailles sont célébrées en mer alors qu’une stèle est érigée sur le continent à la gloire du grand amiral des mers de l’Ouest :

« Nous avons traversé plus de cent mille lis [40 000 km], d’immenses étendues d’eau et nous avons affronté dans l’océan des vagues aussi hautes que des montagnes s’élevant jusqu’aux cieux ; et au loin nous avons vu des contrées barbares tapies dans la transparence bleutée de légères vapeurs. »



Après cette ultime expédition, la Chine perd sa suprématie sur les mers de l’Asie et laisse le champ libre aux Européens. Sans le changement de politique imposé par les confucéens, d’énormes jonques auraient peut-être fini par faire leur apparition au large de Séville ou d’Anvers…

Bartolomeu Dias

Une route maritime vers l'Inde

« Immense fut l'étonnement des habitants de la côte en voyant sa caravelle. Certains pensaient qu'il s'agissait d'un poisson, d'autres que c'était un fantôme, d'autres encore que cela pouvait être un oiseau qui savait avancer en rasant la surface de la mer. »

Une expédition portugaise vue par des indigènes

Au XV[e] siècle, la connaissance du monde est encore très limitée et les progrès cartographiques sont enclavés par de nombreux préjugés. Ainsi, l'idée d'une terre plate rend particulièrement dangereux tout projet de s'aventurer en pleine mer. Bien que désireux de se créer de nouveaux débouchés commerciaux, les Portugais eux-mêmes se contentent de prudentes reconnaissances le long de la côte africaine. Progressant par bonds, ils poursuivent leurs explorations toujours plus au sud. En 1482, Diego Cao découvre l'embouchure du Congo et, deux ans plus tard, longe le littoral de l'actuelle Angola où il met en place des *padroes*, des bornes sculptées aux armes du Portugal. En dressant ces colonnes de pierre surmontées d'une croix et gravées sur place par l'explorateur, le Portugal proclame la prise de possession de la côte qu'il vient de découvrir. Une forteresse est édifiée à La Mine, dans l'actuel Ghana, pour contrôler le trafic d'or et s'assurer une base de ravitaillement. Cependant, Jean II, qui vient de monter sur le trône du Portugal, souhaite enfin trouver une réponse à la question que l'on se pose depuis des décennies : est-il possible de contourner l'Afrique pour atteindre les Indes ?

Après avoir éludé la proposition de Christophe Colomb de chercher une route à l'ouest, le souverain confie le soin de repérer le passage entre les deux océans à un capitaine émérite de 37 ans, Bartolomeu Dias,

surintendant des entrepôts portugais, ancien pirate et trafiquant d’esclaves. Sa mission est double : conduire une expédition autour de la pointe de l’Afrique pour tracer une nouvelle route commerciale vers les Indes, et trouver le royaume du mystérieux prêtre Jean, dont le pouvoir et la fortune pourraient sauver l’Europe de la menace musulmane.

L’expédition quitte Lisbonne au mois d’août 1487, avec deux caravelles et une nef dédiée au transport du ravitaillement, afin de prolonger la durée des traversées au large. Prévoyant, Dias emmène deux Africains capturés par Diogo Cao qui pourraient servir de guides et d’interprètes, ainsi que quatre femmes de la côte parées de leurs plus beaux atours et chargées d’or, d’argent et d’épices. Ces dernières auront pour mission, lors des reconnaissances des terres africaines, d’attirer à elles tous les regards, afin que la nouvelle de l’expédition parvienne jusqu’au prêtre Jean.

La flottille longe d’abord sagement le golfe de Guinée en direction du sud, dépasse les derniers comptoirs portugais et atteint le point extrême de l’avancée de Cao. L’équipage est alors confronté à la bascule des vents dominants entre l’hémisphère Nord et l’hémisphère Sud. En raison des courants marins longeant la côte africaine, il devient extrêmement difficile de naviguer en direction du sud. Laissant sur place le navire ravitailleur, trop lent, le capitaine décide de s’éloigner des côtes pour naviguer au large. Faisant le pari que le sens des courants principaux s’inverse dans l’hémisphère Sud, Bartolomeu Dias parvient à rejoindre les vents dominants entre le 30e et le 40e parallèles. Bien qu’expérimentés, les marins, habitués à voguer près du rivage, trouvent ce voyage vers l’inconnu terrifiant, mais les deux caravelles avancent à nouveau à bonne allure. Dias peut alors se diriger vers le sud avant de bifurquer vers l’est sans parvenir à retrouver la côte de l’Afrique. Le capitaine prend alors la décision de remonter vers le nord. C’est alors qu’il est pris dans une violente tempête, une tempête providentielle qui le ramène près de la côte, où il distingue de hautes montagnes. Ce sera Mossel Bay, où les navires vont faire escale, le 3 février 1488. Bartolomeu Dias comprend qu’il s’agit de l’Afrique australe. L’expédition est parvenue dans l’océan Indien en dépassant, sans la voir, la pointe sud de l’Afrique.

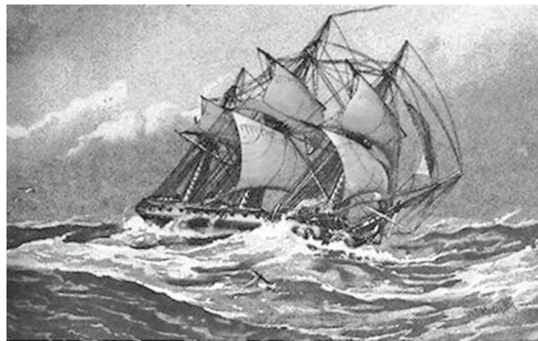


Bartolomeu Dias poursuit sa remontée vers le nord en suivant la côte de l'océan Indien, mais il se trouve confronté à la menace qui frappe tous les explorateurs de ce temps : ses hommes refusent d'aller plus loin, par crainte de ne plus pouvoir revenir. Le capitaine parvient à convaincre son équipage de continuer deux jours de plus, promettant de rentrer au pays si la route des Indes ne s'ouvre pas au nord. Ce délai écoulé, Dias se résigne à faire demi-tour sans avoir atteint les Indes. Se conformant aux usages portugais, il fait ériger une « pierre de possession » pour témoigner de son passage et revendiquer le territoire, et rebrousse chemin. « Lorsqu'il se sépara, écrira Joao de Barros, du pilier qu'il avait élevé en ce lieu, ce fut avec un tel sentiment d'amertume, une telle douleur, qu'on eût dit qu'il laissait un fils exilé à jamais, surtout quand il venait à se représenter combien de périls lui et tous ses gens avaient courus, de quelle région lointaine il leur avait fallu venir, uniquement pour y planter cette borne… »

Les deux navires passent, cette fois, à quelques milles de la pointe de l'Afrique, qu'il nomme, à la suite d'une tempête terrifiante, *cabo tormentoso*. Le roi rebaptisera ce « cap des Tempêtes » en « cap de Bonne-Espérance » de meilleur augure. Au-delà du cap, un autre monde peut s'ouvrir, prometteur de nouvelles découvertes.

Après avoir repassé le cap en luttant difficilement contre les vents d'ouest, le capitaine retrouve la nef de ravitaillement laissée neuf mois plus tôt. Seulement trois des neuf hommes de garde ont survécu et l'un d'eux, très

malade, meurt de joie en les voyant revenir. Le vaisseau, inutilisable, va être abandonné.



Fin 1488, après 16 mois de voyage, les 2 caravelles font leur retour triomphal à Lisbonne. Un retour vite marqué d'amertume pour l'explorateur confronté à Jean II et à ses conseillers. Certes, en prouvant que l'océan Indien n'est pas fermé comme les géographes l'avaient craint, il vient d'ouvrir une nouvelle route des Indes qui va permettre de contrecarrer la mainmise des musulmans sur l'Arabie et la mer Noire, mais le roi se montre furieux que Dias ait renoncé à remonter plus avant la côte est de l'Afrique. Le commandement des prochaines grandes expéditions sera confié à un autre homme de confiance, un jeune amiral nommé Vasco de Gama. Une décision profondément injuste pour celui qui vient d'apporter au petit royaume du Portugal la promesse d'une gloire immense et de richesses infinies.

Christophe Colomb

La découverte fortuite de l'Amérique

« Entre la limite de l'Espagne et le début de l'Inde, la mer est courte et peut être traversée en quelques jours. »

Christophe Colomb

Le 3 août 1492, à huit heures du matin, trois caravelles à demi pontées lèvent l'ancre au port de Palos, sur le Rio Tinto, franchissent la barre de Saltes, en Andalousie, et s'aventurent sur les flots de l'Atlantique. À leur bord, une centaine d'hommes de mer commandés par Christophe Colomb, lui-même accompagné des trois frères Pinzón – Martín, Vicente et Francisco –, propriétaires des navires. Colomb commande la *Santa María*, Martin, la *Pinta*, et Vicente la *Niña* : « Nous […] allâmes par fort vent arrière jusqu'au coucher du soleil, vers le sud, pendant 60 milles, qui sont 15 lieues, et puis encore vers le midi, quart de sud-ouest, qui était la route des Canaries. »

À peine sortie du port, la flottille fait voile droit au sud et parcourt 15 lieues avant le coucher de soleil. Route qu'il faut bientôt infléchir au sud-est vers les Canaries, afin d'y réparer la *Pinta*. Il semblerait qu'un marin, hostile à l'aventure, ait comploté avec d'autres pour saboter le gouvernail. Dix jours plus tard, la flottille mouille devant la Grande Canarie, où on répare l'avarie de la caravelle et change les voiles latines de la *Niña* en voiles carrées, meilleures pour la pleine mer. Dix-neuf jours après, Colomb jette l'ancre devant La Gomera, dont les habitants lui confirment l'existence d'une terre inconnue dans l'ouest de l'archipel. L'expédition ne quitte pas cette île avant le 6 septembre.



Christophe Colomb a reçu avis que des navires portugais croisent au large des îles, pour saisir la petite flotte ou pour s'assurer qu'ils ne se dirigent pas vers les côtes africaines. Sans tenir compte de cet avertissement, il met à la voile, évite habilement la rencontre de ses ennemis, donne la direction exactement à l'ouest et s'éloigne de Ténériffe et de l'île de Fer. Le grand archipel n'apparaît plus bientôt à l'horizon que comme une légère bande de brume dominée par les feux du volcan de Ténériffe. Alors que la dernière terre connue disparaît, beaucoup de marins « soupiraient et pleuraient ». La crainte de la terrible « mer Ténébreuse » et l'incertitude sur la possibilité du retour étreint les équipages. L'amiral les réconforte tous avec de grandes promesses de terres et de richesses. Il aura soin, pendant tout le cours de son voyage, de cacher à ses compagnons le véritable chemin effectué et de les tromper en diminuant les distances réellement parcourues. Il ne veut pas effrayer ces marins habitués à longer les côtes en leur montrant combien ils sont loin des terres. Dans son *Journal*, l'amiral avouera 26 fois avoir tenu une double comptabilité des distances.

Le 13 septembre, Colomb constate pour la première fois le phénomène de variation magnétique qui effraie les pilotes. Tenant compte de la déclinaison dans ses calculs, il s'efforce également de rassurer ses pilotes qui s'inquiètent fort en voyant ses boussoles « nord-ouester » et leur explique que l'étoile Polaire décrit un petit cercle autour du pôle et que l'aiguille aimantée suit l'étoile.

Sans le savoir, l'amiral a bien choisi sa route, qui est très proche de celle qu'emprunteront les futurs voiliers à destination du Nouveau Monde.

Là réside ce que l'on a appelé le « secret de Christophe Colomb ».

Les Portugais, bien que familiers de la *volta*, qui leur permet, en faisant un

détour par la haute mer, d'éviter les vents contraires, ne peuvent connaître les mouvements de l'air du grand large. Or, par sa route prise, le Génois a su profiter au mieux des vents permanents du nord-est, les alizés, qui vont le porter loin vers l'ouest. En naviguant des Canaries au Cap-Vert plutôt qu'en direction – logique – des Açores, l'amiral semble avoir compris, ou deviné, qu'à cette latitude, il est impossible d'aller d'est en ouest en raison des vents dominants. Seule une route située au sud de la limite septentrionale des alizés permet le voyage vers l'ouest.

À l'entrée de la mer des Sargasses, à l'intérieur de ce qu'on appellera bien plus tard le « triangle des Bermudes », mer connue et redoutée dès l'Antiquité et qui a fait rebrousser chemin à nombre de ses prédécesseurs, Colomb trouve des vents debout, puis des courants contraires. Devant les craintes des marins, le rusé navigateur proclame que ce sont signes de terre proche. Retournant tout à son avantage, il ne voit dans ces vents contraires que le signe rassurant qu'on pourra revenir.

Plus tard, le 14 septembre, l'apparition d'une hirondelle et d'un paille-en-queue volant vers le couchant ne pourra que témoigner, selon Colomb, du désir des volatiles d'aller dormir à terre. Pour confirmer ses dires, le navigateur sait se faire ornithologue à l'occasion et n'oublie pas de rappeler que ces oiseaux ne s'éloignent pas, ordinairement, à plus de 25 lieues en mer.

Cela ne peut signifier qu'une chose : la présence de terres proches.

La température est très douce, le temps, magnifique : « C'étaient de véritables matinées de printemps, semblables aux plus belles de l'Andalousie ; il ne manquait pas compléter l'illusion que d'entendre le rossignol chanter. »

Le vent souffle de l'est et pousse les caravelles dans une direction favorable. Mais, précisément, cette persistance des vents d'est effraye la plupart des marins, qui voient, dans cette persistance même, si propice à l'aller, un obstacle au retour.

Les jours passent, les discours rassurants de Christophe Colomb commencent à perdre de leur effet.



L'angoisse s'installe. Les marins sont inquiets de la longueur du voyage et des calmes rencontrés qui semblent empêcher tout retour vers l'Espagne.

Tous les indices de terre sont scrutés.

Le 16 septembre, on découvre quelques touffes de varech encore fraîches, que le flot berce. Mais la terre ne se montre pas. Ces herbes proviennent vraisemblablement de roches sous-marines, et non des rivages d'un continent. Le 17, 35 jours après le départ de l'expédition, on voit fréquemment des herbes flotter à la surface de la mer ; sur un de ces paquets herbeux se trouve même une écrevisse vivante, ce qui paraît être un signe de la proximité des côtes.

Pendant les jours suivants, un grand nombre d'oiseaux, des fous, des pailles-en-queue, des hirondelles de mer, volent autour des caravelles. Comme de coutume, Colomb se fonde sur la présence de ces oiseaux pour rassurer ses compagnons, qui commencent à s'effrayer beaucoup de ne rencontrer aucune terre après six semaines de traversée.

Le 23 septembre, une mer forte et sans vent, rappelant le passage de la mer Rouge par les Hébreux, permet à l'amiral de montrer une grande assurance. Mettant toute sa confiance en Dieu, il adresse à son équipage d'énergiques paroles où il se compare à un nouveau Moïse chargé de conduire l'humanité vers les nouvelles terres à convertir. À la parole de cet homme héroïque, si grand, si sûr de lui-même, si supérieur à toutes les faiblesses humaines, les équipages reprennent courage et vont de l'avant.

Le 24 septembre, il y a sur la nef de la *Santa María* une grande agitation. La monotonie d'une alimentation dépourvue de tout produit frais, l'effroyable promiscuité des entreponts où s'entassent les hommes, la

cruelle incertitude de savoir si un retour sera possible, tout contribue à susciter des mouvements d’humeur. Christophe Colomb doit à nouveau déployer tout son talent oratoire, son sens de la diplomatie, mais aussi son autorité pour calmer la grogne montante. Craignant une mutinerie qui ferait échouer l’expédition, Pinzón recommande de pendre les meneurs à titre d’exemple. Fort heureusement, la situation s’apaise le lendemain et les exigences de retour se taisent plus volontiers que certains marins ont eu l’illusion d’apercevoir une terre.

Les derniers jours du mois de septembre sont animés par la présence d’un certain nombre de pétrels, de frégates, de damiers, grands oiseaux volants souvent par couples. Christophe Colomb, toujours ornithologue émérite, démontre avec une inébranlable conviction que cela confirme la proximité du rivage, le vol en duo impliquant que les oiseaux ne sont pas égarés.

Le 1er octobre, l’amiral annonce à ses compagnons qu’ils ont fait 584 lieues dans l’ouest depuis l’île de Fer. En réalité, la distance parcourue par les caravelles est supérieure à 700 lieues. Christophe Colomb le sait parfaitement, mais il persiste à dissimuler la vérité à ses équipages. Cela ne l’empêche pas de s’interroger secrètement : la distance qui aurait permis d’atteindre Cipango, le Japon, a été dépassée depuis longtemps.

Le 6 octobre, une discussion oppose Pinzón et Colomb. Le premier veut obliquer vers le sud-ouest, visiblement vers les terres aurifères promises par Colomb qui, lui, veut aller plein ouest, toujours pour trouver Cipango. L’autorité de l’amiral s’impose, on continue tout droit, mais un délai de quelques jours a été fixé, après quoi décision devra être prise de rebrousser chemin. Cependant, le lendemain, les équipages de la flottille sont mis en émoi par des décharges de mousqueterie qui partent de la *Niña*. Les commandants, les deux frères Pinzón, croient avoir aperçu la terre. On reconnaît bientôt qu’ils se sont trompés. Cependant, comme ils affirment avoir vu des perroquets voler dans la direction du sud-ouest, l’amiral consent à modifier sa route de quelques points vers le sud et suit la pente de l’alizé qui le mène insensiblement du 28e au 24e parallèle. Modification qui aura des conséquences heureuses pour l’avenir : en continuant de courir

droit à l’ouest, les caravelles auraient donné contre le grand banc de Bahamas et s’y seraient probablement échouées.

Pendant ce temps, l’équipage désespère devant un horizon toujours vide : la terre si ardemment désirée n’apparaît toujours pas.

Chaque soir, le soleil, descendant sur l’horizon, se plonge derrière une interminable ligne d’eau. Les trois équipages, plusieurs fois victimes d’une illusion d’optique, commencent à murmurer contre Colomb, « un Génois, un étranger », qui les a entraînés si loin de leur patrie. Quelques nouveaux symptômes de révolte se manifestent à bord, et, le 10 octobre, les matelots déclarent qu’ils n’iront pas plus loin.



Le 11 octobre, l’amiral remarque le long de sa caravelle un roseau encore vert, qui flotte sur une mer assez grosse. En même temps, l’équipage de la *Pinta* hisse à son bord un autre roseau, une planchette et un petit bâton qui paraît avoir été taillé avec un instrument en fer. La main de l’homme a évidemment laissé sa marque sur ces épaves. Presque au même moment, les hommes de la *Niña* aperçoivent des rameaux chargés de fruits. On se réjouit, la proximité de la côte ne peut plus être mise en doute.

La nuit enveloppe alors la mer. La *Pinta*, la meilleure voilière de la flottille, tient la tête. Déjà Christophe Colomb lui-même et un certain Rodrigo Sanchez, contrôleur de l’expédition, croient avoir observé une lumière qui se déplace dans les ombres de l’horizon, « comme une petite bougie de cire s’élevant et déclinant », avant que cette vague sensation ne s’évanouisse. Et puis, le matelot Rodrigo de Triana, un gabier monté dans la mâture de la *Pinta*, fait entendre ce cri : « Terre ! Terre ! »

La bombarde tonne, les marins s’embrassent. Rodrigo se croit riche, car le roi Ferdinand a promis au premier découvreur une somme de 10 000 maravédis. Hélas, faisant preuve d’une grande mesquinerie, Christophe Colomb prétendra plus tard avoir vu la terre le premier et se fera attribuer sans vergogne la récompense.

À deux heures du matin, le 12 octobre 1492, la terre est enfin là.

Ils ont réussi, en 36 jours, naviguant à une belle allure de 8 à 10 nœuds.

Cette terre que Colomb baptise San Salvador, c’est probablement Watling des Bahamas, les anciennes Lucayes, au nord de l’extrémité orientale de Cuba.

Lorsque, à l’aube de ce matin-là, les navires pénètrent dans la baie de l’actuelle San Salvador, la mystérieuse apparition sur la plage d’indigènes nus et tatoués, les Taïnos, paraît empreinte de surnaturel. L’exploration des vastes *terrae incognitae* peut commencer. Christophe Colomb, persuadé qu’il se trouve quelque part aux Indes occidentales, ignore qu’il vient de découvrir un nouveau monde, et bientôt un nouveau continent. Il n’en saura jamais rien.

Vasco de Gama

Vers les Indes orientales

« Ignorer invite à essayer. L’ignorance est une rêverie, et la rêverie curieuse est une force. Savoir déconcerte parfois et déconseille souvent. Gama, savant, eût reculé devant le cap des tempêtes. »

Victor Hugo

Victor Hugo ajoutera, dans *Les Travailleurs de la mer*, que « si Christophe Colomb eût été bon cosmographe, il n’eût point découvert l’Amérique ». La curiosité, la chance et le hasard président aux plus grandes découvertes, peut-être plus encore qu’une habile planification ou que d’intelligentes expérimentations. La sérendipité fait d’un événement fortuit une heureuse découverte.

Autrement dit, parfois, le hasard fait bien les choses.

Vasco de Gama, capitaine expérimenté, ne laisse pas au hasard le soin de guider sa route. D’ailleurs, grâce à Bartolomeu Dias, il sait qu’il est possible de doubler le cap de Bonne-Espérance. En revanche, il ne peut qu’ignorer ce qui se trouve au-delà. Or, ce sont précisément ces eaux encore inconnues, probablement dangereuses, que l’homme est chargé d’explorer.

À la mort de Jean II, le nouveau roi du Portugal, Manuel Ier, comprend la nécessité d’essayer de faire oublier l’expédition triomphale de Christophe Colomb. Quelques années plus tôt, Bartolomeu Dias est parvenu à trouver les vents favorables permettant la route la plus rapide pour le cap de Bonne-Espérance. À la suite de cette expédition, Dias s’est retrouvé chargé de concevoir et de construire des bateaux assez lourds pour supporter les tempêtes du cap. Le navigateur, auréolé du prestige de sa découverte, pense avoir l’honneur de commander la prochaine expédition pour l’Inde, mais l’entreprise est confiée à un noble, Estêvao de Gama. L’histoire en sera tout

autre. L’homme pressenti meurt avant de pouvoir accomplir cette mission, et Manuel Ier, poursuivant les efforts initiés par Henri le Navigateur et Jean II, désigne Vasco de Gama, le fils d’Estêvao, pour prendre la place du père. Cette décision est fortement influencée par les astrologues royaux, mais il apparaît très vite que les capacités du navigateur, ses compétences militaires et scientifiques, et ses talents de diplomate, seront d’une grande utilité.

L’expédition quitte Lisbonne le 8 juillet 1497.

À bord du Sao Gabriel, de 120 tonneaux, Vasco de Gama a pris la tête d’une flottille composée de 4 vaisseaux et de 170 hommes. Les trois nefs de fort tonnage sont spécialement conçues pour affronter la haute mer, alors que la caravelle, plus petite et maniable, est assignée aux missions de reconnaissance et de ravitaillement. Après avoir fait escale aux Canaries et aux îles du Cap-Vert, Vasco de Gama s’efforce de suivre la route tracée par Bartolomeu Dias. Gagnant la haute mer, les navires se trouvent bientôt à une grande distance des côtes d’Afrique. En maintenant le cap quelques jours encore, les Portugais auraient pu apercevoir le Brésil, mais ils préfèrent se rapprocher des terres qui leur sont connues plutôt que de s’aventurer sur la « mer ténébreuse ». Une nouvelle escale est faite sur l’île de Sainte-Hélène, sur la côte sud-ouest de l’Afrique. Suite à un malentendu, les Portugais sont confrontés à l’hostilité des autochtones qui blessent légèrement Vasco de Gama et trois de ses marins. Dès lors, le navigateur se montrera particulièrement méfiant envers les indigènes. Par la suite, d’autres contacts provoqueront de constantes méprises, comme le rapportera le chroniqueur de l’expédition : « Dès que nous les vîmes, nous débarquâmes. Ils se mirent à jouer de quatre ou cinq flûtes, certains dans les aigus et d’autres dans les graves, d’une manière appropriée pour des Noirs, dont nous n’attendions pas de goût pour la musique. Ils dansèrent à leur manière. Le commandant nous ayant ordonné de jouer de la trompette, nous avons dansé sur nos bateaux, le commandant avec nous. » Le spectacle étant jugé par trop étrange, les indigènes prennent la fuite, en proie à une panique totale.



Après cela, l’explorateur poursuit plein sud avant d’infléchir sa route vers l’est-sud-est, et, deux jours plus tard, Gama parvient à doubler le cap de Bonne-Espérance, le 22 novembre. Trois jours après, à Mossel Bay, un des quatre navires doit être abandonné. L’équipage est réparti sur les bâtiments restants de façon à compenser les pertes humaines dues au scorbut et aux tempêtes et l’on récupère tout ce qui peut l’être. Au cours de ce séjour, on parvient à négocier l’achat de bétail auprès des Indigènes, affaire qui se célèbre par un concert de tambourins et des danses auxquelles participe l’amiral en personne.

La flottille peut reprendre sa route.

Le 16 décembre, Gama dépasse le point limite atteint par Bartolomeu Dias et s’aventure désormais dans des eaux totalement inconnues. Remontant plus au nord, Vasco de Gama passe Noël dans un havre qu’il nomme justement Natal (actuellement Durban).

Remontant toujours le long de la côte africaine, la flotte atteint le port de Mozambique, première région où le commerce est dominé par les Arabes qui échangent avec les Africains de l’intérieur. Dès lors, les Européens sont certains de trouver de nombreuses cités avec lesquelles commercer : « Ce dont nous étions si joyeux que nous en pleurions de plaisir, priant Dieu qu’il Lui plût nous donner la santé pour que nous vissions ce que nous avions tant désiré. »

Vasco de Gama, grimé en musulman, entreprend de prendre contact, mais la flotte portugaise est contrainte de lever l’ancre dans l’urgence devant l’hostilité des indigènes. Les autres ports, également aux mains des musulmans, n’offriront pas de meilleur accueil. L’islam dominant toute la

région, Vasco de Gama renonce à établir des liens commerciaux. Il apparaît également impossible que le légendaire royaume du prêtre Jean puisse se trouver sur ces côtes inhospitalières aux chrétiens. À Kilwa, les Portugais doivent à nouveau fuir d'urgence. À Malindi, sur la côte kenyane, l'escale est plus calme et plus fructueuse. Un pilote est engagé. L'homme connaît la navigation en zone de mousson et accepte de partager son savoir afin de guider les Portugais jusqu'en Inde. Selon certains historiens, il pourrait s'agir d'un géographe et navigateur arabe très célèbre.

Après 23 jours de mer, le 20 mai 1498, la flotte de Gama arrive dans le port de Calicut, située sur la côte sud-ouest des Indes. Dans la rade, les Portugais se retrouvent en compagnie de 700 bateaux venus de tout l'Orient, et même de Chine.

Le moment est historique.

C'est la réalisation d'un très vieux rêve, celle d'une route directe menant aux épices. Le commerce maritime va en être changé pour toujours.

Dans l'immédiat, Vasco de Gama doit à nouveau faire face à l'hostilité des marchands arabes, lesquels, inquiets de l'arrivée inattendue de ces « infidèles », s'efforcent de faire échouer toutes les négociations commerciales afin d'empêcher les Portugais d'acheter des épices. Après bien des difficultés, ces derniers parviennent à se procurer à un prix dérisoire les précieuses denrées. Revendues en Europe, elles permettront de couvrir 60 fois les frais de l'expédition !



Poivre, gingembre, cannelle et girofle sont également chargées à bord. En

outre, Gama parvient à trouver un Maure parlant le castillan et le génois qui lui permet d’acquérir des pierres précieuses : « Bonne chance, bonne chance ! Beaucoup de rubis, beaucoup d’émeraudes ! Vous devriez remercier Dieu pour vous avoir conduits dans un pays contenant tant de richesses ! »

Le 29 août 1498, Vasco de Gama entame son voyage de retour. Voyage qui sera pour la flottille un véritable enfer. Négligeant le savoir indigène relatif aux vents, les Portugais se retrouvent au cœur de la mousson. Confrontés à des vents contraires et à l’absence de guide sûr, ils vont mettre 132 jours à rejoindre Malindi. Le 7 janvier 1499, ce n’est qu’un lambeau de flotte qui fait son entrée dans la rade : la moitié des équipages sont morts et la plupart des survivants sont terriblement affaiblis par le scorbut. Deux navires parviendront finalement au Portugal en juillet 1499, au terme d’un voyage de deux ans. À son arrivée, Vasco de Gama sera reçu avec la plus grande magnificence par le roi Manuel Ier qui couvera d’honneurs le « découvreur des Indes ».

Pedro Álvares Cabral

La découverte du Brésil

« Et la mer apportera à chaque homme des raisons d'espérer, comme le sommeil apporte son cortège de rêves. »

Christophe Colomb

Pour éviter la guerre entre l'Espagne et le Portugal, le Nouveau Monde va être « équitablement » partagé entre les deux nations rivales. Ainsi, selon le traité de Tordesillas, signé en 1494, les territoires à l'est d'un méridien situé à 46° 37' ouest seront portugais, et espagnols les territoires situés à l'ouest de ce même méridien. Une situation contre laquelle ne tarderont pas à s'ériger les souverains des autres puissances, comme François Ier, désireux de lancer son royaume dans la course aux découvertes : « Le soleil luit pour moi comme pour les autres. Je voudrais bien voir la clause du testament d'Adam qui m'exclut du partage du monde. » Naturellement, le traité ne va aucunement empêcher la concurrence des nations lancées à la conquête du Nouveau Monde. Ainsi, se sentant menacés par les récentes découvertes de Christophe Colomb, les Portugais décident de partir à la recherche de nouvelles terres.

Le 9 mars 1500, une flotte de 10 nefs et 3 caravelles appareille de Lisbonne en direction de la haute mer atlantique. À leur tête, Pedro Álvares Cabral, qui est chargé de prendre la route de l'Inde par le cap de Bonne-Espérance. Cependant, Manuel Ier, roi du Portugal, a confié au navigateur une autre mission, celle de prendre possession au nom de la couronne de toutes les terres qui pourraient être découvertes.

Après 13 jours de mer, la flotte dépasse les îles du Cap-Vert lorsqu'on s'aperçoit de la disparition d'un navire. On met quelque temps en panne pour l'attendre. En vain, il faut reprendre la route vers le large. Cabral, fort

de l’expérience de Bartolomeu Dias et de Vasco de Gama, connaît l’existence de la *volta*, ce détour par la haute mer qui permet d’éviter les vents contraires au large de la Guinée. Parti à la recherche des vents favorables, Cabral étend la *volta* plus largement vers l’ouest et se retrouve providentiellement poussé par l’alizé du nord-est, ces vents d’ouest de l’anticyclone de l’Atlantique sud bien connu des futurs navigateurs. Le 22 avril, des vols d’oiseaux annoncent la proximité d’une terre. Bientôt, les marins peuvent distinguer une chaîne montagneuse, puis une plaine boisée. S’approchant de ces rivages encore inconnus, les Portugais ne tardent pas à distinguer des silhouettes humaines.

Le 23 avril 1500, un éclaireur est envoyé à terre. Il revient peu de temps après, déclarant avoir vu « des gens de couleur entre le noir et le blanc, bien proportionnés, tous nus sans pudeur ni vergogne, avec des cheveux longs, chacun portant un arc et des flèches ».

Une tempête s’annonçant, Cabral décide de rechercher un site abrité pour mettre sa flotte au mouillage en toute sécurité. Ce sera Puerto Seguro, le site de la future Bahia. Pedro Álvares Cabral débarque et plante l’étendard du roi du Portugal en un lieu baptisé Vera Cruz, Terre de la Vraie-Croix. Il prend alors possession pour la couronne de ce qu’il pense être une île, et n’imagine aucunement l’ampleur de la découverte. Le nom du Brésil viendra plus tard, d’après un bois permettant de faire une teinture rouge, le *pau brasil*.

Un navire est, par ailleurs, immédiatement envoyé à Lisbonne pour annoncer la découverte. Le contact avec les Indiens est amical et l’on va même jusqu’à célébrer une messe en présence d’indigènes qui « dansent et chantent au son du cor ». Puis, après s’être ravitaillés en vivres et en eau potable, les Portugais appareillent le 3 mai. Cabral laisse à terre deux condamnés à mort, et ces hommes, s’étant mis à pleurer d’être abandonnés, « les habitants de ce pays montrèrent qu’ils avaient pitié d’eux ».



Estimant qu’il est temps de reprendre la route du cap de Bonne-Espérance, Cabral tient à atteindre sans délai inutile la zone de vents d’ouest dominants. Grâce à eux, mais non sans perdre six navires, il peut mettre le cap franchement à l’est, franchir Bonne-Espérance et atteindre le 2 août Malindi, port de l’actuel Kenya. Prenant ensuite la route de l’Inde pour se pourvoir en poivres et épices, le navigateur jette l’ancre à Calicut et à Cochin. Puis, le 16 juillet 1501, Pedro Álvares Cabral reprend la route de l’Europe et arrive au Portugal le 23 juin de la même année. Sa flotte est amoindrie de neuf navires, mais ses soutes regorgent de produits précieux et ses cartes indiquent désormais la route vers un nouveau territoire, un territoire immense qui présentera pour le Portugal une richesse inimaginable.

Amerigo Vespucci

Un nom pour le Nouveau Monde

« Il y a comme un sort jeté pour embrouiller,
dans les documents les plus authentiques,
tout ce qui tient au navigateur florentin. »
Alexander von Humboldt

Amerigo Vespucci est un imposteur. Ne vient-il pas, dans l'ombre de Christophe Colomb, de s'attribuer la plus fabuleuse des découvertes ? Dans l'histoire des grands explorateurs, l'homme occupe une place singulière : couvert de gloire, considéré comme un des plus illustres, il n'aurait pourtant jamais rien découvert !

En réalité, sa célébrité, Amerigo la doit moins à ses voyages, sans doute en partie imaginaires, qu'au simple fait que le Nouveau Monde a reçu son nom. Au lieu de prendre le nom de Colombie, en hommage à Christophe Colomb, le continent va désormais s'appeler « Amérique », d'après Amerigo Vespucci.

Cela paraît bien scandaleux, et Voltaire ne manquera pas de se montrer révolté par ce qu'il considère comme une des plus grandes injustices de l'histoire : « Quand bien même il serait vrai que Vespuce eût fait la découverte de la partie continentale, la gloire n'en serait pas à lui ; elle appartient incontestablement à celui qui eut le génie et le courage d'entreprendre le premier voyage, à Colomb. La gloire, comme dit Newton dans sa dispute avec Leibniz, n'est due qu'à l'inventeur. »

Or, en défendant Christophe Colomb, Voltaire souligne précisément ce qui présente le nœud du problème. Colomb n'a mis les pieds que sur les îles de l'archipel des Antilles lors de ses deux premiers voyages et découvert le continent lui-même qu'au cours de sa troisième expédition, le 5 août 1498,

au Venezuela. Amerigo Vespucci aurait-il atteint les côtes un an plus tôt, au cours d'une mystérieuse expédition menée en 1497 ?



Aussitôt après la découverte du Nouveau Monde, de nombreuses puissances réalisent le risque que représenterait l'établissement d'une nouvelle route des Indes. Certes, celle-ci n'a pas encore été trouvée. D'ailleurs, il est difficile de savoir si ces terres encore inconnues sont limitrophes de la Chine et du Japon ou forment un nouveau continent, une sorte de gigantesque barrière dressée entre l'Europe et l'Asie. Christophe Colomb, lui, est certain d'être parvenu aux Indes, mieux, il a découvert le paradis terrestre.

Cette dernière hypothèse ne satisfaisant pas les souverains des autres cours européennes, on commence à penser qu'il serait bon d'organiser des expéditions rivales des espagnoles. Pressentant le danger, Ferdinand d'Aragon et Isabelle de Castille décident d'organiser une expédition indépendante à celles de Colomb, dirigée par un de ses anciens lieutenants, Alonso de Hojeda. Amerigo Vespucci, Florentin instruit et lettré, obtient à bord une place d'astronome et de cartographe. En mai 1499, la flotte prend la direction du Nouveau Monde et atteint la côte de l'actuel Venezuela. L'itinéraire emprunté ensuite par la flotte est assez flou, mais Amerigo Vespucci en aurait retiré la certitude que les côtes visitées ne sont pas celles de l'Asie et pressenti qu'ils sont en train d'explorer les rivages d'un nouveau continent. Après être descendue jusqu'à ce qui semble être l'île de Curaçao, la flotte rejoint Hispaniola avant de faire son retour à Cadix en septembre 1500.

De retour en Espagne, Vespucci s'attache à faire le récit de l'expédition à

laquelle il vient de participer. Passant sous silence l'antériorité de la découverte du Venezuela par Colomb, le Florentin s'attribue le mérite de la découverte du nouveau continent qu'il est également le premier à considérer en tant que tel.

Commence alors le mystère des péripéties liées aux voyages de Vespucci.

L'absence de documents, l'authenticité douteuse de certaines lettres, la multiplication de récits apocryphes compliquent singulièrement l'histoire du Florentin.

Il y a d'abord la fameuse expédition menée avec Alonso de Hojeda. Celle-ci est attestée, mais les récits varient peu à peu, prétendant que la flotte serait descendue bien plus au sud, atteignant l'embouchure de l'Amazone, puis le cap Saint-Rogue, parvenant jusqu'au Brésil, bien avant la découverte de Cabral. Puis surgit l'histoire d'un hypothétique voyage effectué par Vespucci en 1497, avant celle de Colomb au Venezuela. L'expédition, comprenant 5 vaisseaux, aurait atteint le continent américain après 37 jours de navigation. Amerigo Vespucci aurait alors longé les côtes du Honduras et du Mexique jusqu'au Mississippi, contourné la Floride avant de revenir en Espagne.

La réalité de ce voyage fait encore débat parmi les historiens, comme celle de deux autres expéditions qui auraient été menées en 1501 et 1503 et au cours desquelles Vespucci aurait exploré, pour le compte du Portugal, la côte américaine, visitant la baie de Rio de Janeiro avant de descendre jusqu'en Patagonie.

La controverse sur l'authenticité de ces quatre voyages ne peut cependant pas occulter un fait pour lequel Amerigo Vespucci est entièrement innocent. Accusé à tort d'avoir voulu obscurcir la gloire de Christophe Colomb – dont il est un grand ami – en s'attribuant l'honneur de donner son nom au Nouveau Monde, Amerigo Vespucci peut être pleinement disculpé.

En 1507, un cartographe et humaniste, Martin Waldseemüller, estime qu'Amerigo Vespucci est le véritable découvreur de ce *Mundus Novus* pour avoir été le premier à prendre conscience qu'il s'agit d'un nouveau continent.



Alors qu'il travaille à la rédaction d'un petit traité de géographie, *Cosmographiae introductio*, le savant, qui se fait appeler Hylacomylus, propose de donner au Nouveau Monde le nom d'*America* pour honorer la mémoire d'Amerigo Vespucci : « … et je ne vois rien, qui, raisonnablement, nous empêcherait de l'appeler terre d'*Améric* du nom de son génial découvreur, ou simplement *America*, puisqu'aussi bien l'Europe que l'Asie ont reçu des noms de femmes. »

En 1520 est imprimé à Bâle un nouvel atlas géographique contenant une carte du Nouveau Monde qui porte le nom d'Amérique. En quelques années, le nombre d'ouvrages reprenant la dénomination proposée par Waldseemüller se multiplie. Quand, quelques années plus tard, celui-ci apprend que les récits de Vespucci sont probablement, pour la plupart, hautement fantaisistes, le savant s'efforce de substituer au nom d'Amerigo celui de Christophe Colomb. Mais il est déjà trop tard. L'erreur est consacrée et le véritable découvreur devra se contenter de la Colombie…

Jean et Sébastien Cabot

Vers le nord de l'Amérique

« L'homme qui n'atteint pas la renommée
ne laisse pas plus d'empreintes que la fumée
dans le vent ou l'écume sur l'océan. Mais moi
j'ai l'intention de laisser un souvenir
impérissable dans la mémoire des mortels. »

Léonard de Vinci

La nouvelle de la découverte de l'Amérique commence à parcourir les cours d'Europe. Cinq ans après l'arrivée de Christophe Colomb aux Antilles, un autre « Génois, comme Colomb » arrive à Londres et tente de convaincre le souverain anglais d'organiser une expédition semblable à celle du grand amiral de la mer Océane. L'ambassadeur espagnol, témoin de cela, se trompe. Giovanni Caboto n'est pas génois, mais vénitien, mais l'erreur est compréhensible, et le personnage, assez mystérieux. Bientôt appelé John, ou Jean Cabot, l'homme reste discret sur son passé. Il l'est aussi sur ses activités. Il parvient néanmoins à convaincre Henri VII d'armer et de lui confier le commandement d'une expédition vers des « îles, contrées, régions et provinces jusque-là inconnues de tous les chrétiens ».

Cabot part, en 1497, à bord du *Matthew* avec un équipage de 18 hommes. Un mois plus tard, le 24 juin, le vaisseau touche terre, probablement à l'île du Cap-Breton ou à Terre-Neuve, à l'embouchure du fleuve Saint-Laurent. Persuadé d'avoir atteint la terre des épices beaucoup plus rapidement que Colomb, Cabot regagne l'Angleterre. Comme il affirme avoir découvert le pays du grand khan permettant de gagner la Chine ou le Japon, il est récompensé du titre d'amiral et se voit confier une nouvelle expédition. L'année suivante, Cabot reprend la mer avec l'intention de coloniser les

lieux et d'exploiter les épices. Mais, au lieu d'épices, l'explorateur ne trouve que de vastes forêts, de larges fleuves et des étendues glacées, probablement celles du Groenland et du Labrador. Le voyage est décevant, mais Cabot parvient néanmoins à trouver, au large des côtes de Terre-Neuve, une ressource maritime inattendue : de gigantesques bancs de morues. Les eaux grouillent d'une telle quantité de poissons qu'il suffit d'y plonger un panier pour en capturer à profusion. Cependant, malgré l'abondante présence de poissons, la rareté des vivres, et peut-être la peur inspirée par des blocs de glace semblant flotter sur l'eau, pousse l'explorateur à rentrer en Grande-Bretagne.

Jean Cabot reprendra la mer une dernière fois, mais disparaît au large de l'Irlande : « On croit que Jean Cabot n'a trouvé de nouvelles terres nulle part sauf au fond de la mer, où il a fini par sombrer avec son navire étant donné qu'après ce voyage on ne l'a plus jamais revu. »

Gagné à son tour par le goût de la mer et de l'aventure, son fils Sébastien prend le relais. Assez curieusement, jouant sur la personnalité mystérieuse et secrète de son père, Sébastien Cabot va s'attribuer en partie le crédit de ses découvertes, faisant circuler un faux récit de sa jeunesse, accréditant l'histoire de sa participation au voyage de 1497 et participant à la réalisation de mappemondes confirmant ses déclarations : « Cette terre a été découverte par Jean Cabot, le Vénitien, et son fils Sébastien Cabot. »

Malgré cela, excellent pilote, Sébastien Cabot mène dès 1508 ses propres expéditions. En 1512, appelé par Ferdinand le Catholique, le jeune homme passe au service du roi d'Espagne qui le charge d'assurer la formation des futurs officiers de marine, de coordonner les observations rapportées par les navigateurs et d'organiser les expéditions vers les mers lointaines. *Piloto mayor*, Cabot se voit aussi honoré du titre de « capitaine des mers ». Situation très honorable et bien rémunérée, mais qui ne convient pas à l'aventurier. Un capitaine des mers se devant avant tout de parcourir les mers, Cabot parvient à convaincre son successeur, le futur Charles Quint, de lui confier le commandement d'une nouvelle expédition.



En 1526, Sébastien Cabot part pour les Moluques à la découverte de Tarsis et Ophir, les hypothétiques pays de l’or. Son navire amiral ayant sombré au large des côtes du Brésil, l’explorateur doit se contenter de reconnaître le Rio de la Plata – cette « rivière d’argent » d’où naîtra la république Argentine –, le Paraná et le Paraguay. La mission est un échec aux yeux du roi qui disgracie et exile son navigateur. Dès lors, il ne lui reste plus qu’à regagner l’Angleterre et se mettre au service d’un autre souverain, le roi Édouard VI.

Survient alors une étrange bagarre diplomatique.

Édouard VI, ravi d’enlever à l’Espagne un de ses navigateurs les plus célèbres, s’empresse de payer une pension à Cabot. Apprenant cela, Charles Quint exige le retour de Cabot, « homme très nécessaire à l’empereur, dont il est le serviteur et de qui il a obtenu une pension ». L’Angleterre refuse : « Cabot a lui-même refusé de se rendre en Espagne ou auprès de l’empereur et, puisque c’est là son attitude et qu’il est sujet du roi, il ne serait ni raisonnable ni juste qu’on le forçât à agir contre sa volonté. » En désespoir de cause, l’empereur demande la garde partagée ou, plutôt, qu’on accorde congé à Cabot pour lui permettre de venir en Espagne pour des entretiens. Prétextant une maladie, Sébastien Cabot repousse l’offre, mais, prudent, ajoute une discrète offre de service : « Je voudrais avant de mourir divulguer à Votre Majesté le secret que je possède. »

Cette série d’échanges ayant indiscutablement doté l’habile navigateur d’un certain prestige, Sébastien Cabot, ostensiblement récompensé du titre de « grand pilote », se voit confier en 1552 une dernière mission vers l’océan Arctique. Également nommé « gouverneur à vie de la Société des marchands aventuriers », l’explorateur est chargé d’organiser l’exploration

des mers du Nord-Est afin de trouver une nouvelle route vers la Russie, la Tartarie et la Chine. Cependant, désormais trop vieux, Cabot confie la direction de l'expédition à d'autres marins et se contente de gérer une fortune acquise habilement par le commerce, mais aussi par l'astucieuse négociation de ses talents de marin. Puis, se faisant de plus en plus discret, Sébastien Cabot disparaît peu à peu des chroniques historiques, rendant sa disparition aussi mystérieuse que put l'être celle de son père.

Ponce de León

En quête de la fontaine de Jouvence

« Le seul véritable voyage, le seul bain de Jouvence, ce ne serait pas d'aller vers de nouveaux paysages, mais d'avoir d'autres yeux, de voir l'univers avec les yeux d'un autre, de cent autres… »

Marcel Proust

Après plusieurs jours de navigation, la flottille commandée par Juan Ponce de León arrive en vue d'une terre. Le navigateur s'interroge. Est-il enfin parvenu à trouver cette contrée mystérieuse et merveilleuse que l'on dit couverte d'or ? Est-ce ce pays mythique qui abriterait la fontaine de Jouvence ?

Le 12 mars 1513, l'ancien gouverneur de Porto Rico a quitté l'île avec 3 navires et 200 hommes. Jusqu'à présent sa carrière a connu des hauts et des bas. Surtout des bas. Membre de la deuxième expédition de Christophe Colomb, il a la malchance de ne pas participer à la suivante, au cours de laquelle le Génois prétend avoir trouvé le jardin d'Éden. Le paradis terrestre, le conquistador pense alors l'avoir déniché en devenant gouverneur de Porto Rico, mais le poste lui est retiré au profit du fils de ce même Colomb. Décidé à conquérir de haute lutte ce qui lui est dû, l'homme rêve de trouver les montagnes d'or qui se trouvent quelque part à l'ouest, dans une île voisine nommée Bimini. Le roi d'Espagne Ferdinand lui ayant accordé l'autorisation de monter une expédition pour Bimini, Ponce de León a décidé d'armer, à ses frais, sa propre expédition.

Pendant plusieurs jours, le *Santiago*, le *San Cristobal* et le *Santa María de la consolación* vont faire pleine voile en direction du nord-ouest. Après avoir longé les côtes des Bahamas, la flottille arrive le 27 mars dans une région encore inconnue.

Elle se trouve alors entraînée par un étrange courant, chaud et rapide, le Gulf Stream. Six jours plus tard, la terre tant recherchée est enfin aperçue. Il ne peut s'agir que de la fameuse île de Bimini, celle qui regorge de l'or qui permettra à l'ancien gouverneur de revendiquer ses droits et récupérer sa place.

Le 2 avril, les navires jettent l'ancre, et Ponce de León peut prendre possession de cette terre qu'il baptise Tierra la Florida. La Floride. Cette « terre des fleurs » est d'une beauté fascinante, mais l'Espagnol se moque bien du charme des paysages. La nature peut bien être accueillante, une seule chose importe aux yeux du conquistador : l'or. Ponce de León n'a alors pas conscience de se trouver dans une partie d'un vaste continent. Certain d'être sur la grande île de Bimini, l'Espagnol, toujours poussé par une indomptable vitalité, entreprend de l'explorer. La capture d'un indigène permet d'apprendre le nom du pays : Cautio. Naturellement, ce nom ne signifie rien pour les soldats, qui sont persuadés que se dissimulent quelque part d'infinies richesses et, plus précieuse encore, la fabuleuse fontaine de Jouvence permettant de redonner aux corps leur beauté et leur jeunesse.

Il est vrai que Ponce de León, qui approche des 50 ans, se trouve déjà à un âge avancé pour l'époque. Sans doute que, dans l'immédiat, la quête de la légendaire fontaine lui semble-t-elle plus importante que toute autre considération. Pendant plusieurs mois, il va donc s'efforcer de parcourir la région à la recherche d'indices, s'efforçant de boire à toutes les sources qu'il rencontre. Après ces vaines recherches, l'expédition remonte le long de la côte jusqu'au site de la baie de Chequesta. À la fin du mois d'août, le mauvais temps pousse la flottille au départ. Ponce de León a décidé de retourner chez lui, à Porto Rico, sans savoir qu'il vient de faire l'exploration d'un nouveau continent.

Quelques années plus tard, le conquistador, vainqueur des Indiens taïnos, finira par mourir à La Havane, non de vieillesse, mais de blessures suite à une escarmouche avec une tribu séminole. Le récit de sa quête sera publié en 1535 dans *L'Histoire générale et naturelle des Indes*. Son auteur, Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, y assurera que Ponce de León cherchait moins à rajeunir qu'à guérir un problème d'impuissance sexuelle.



Hernán Cortés

La conquête de l'empire aztèque

« Je viens pour trouver de l'or, et non pour labourer la terre comme un paysan. »

Hernán Cortés

Alors que d'audacieux navigateurs reconnaissent les côtes de l'Amérique du Sud jusqu'au Rio de la Plata, que d'autres, non moins hardis, découvrent les contrées les plus septentrionales de l'Amérique du Nord, les terres continentales voisines de Cuba et du littoral exploré par Colomb dans son second voyage restent inconnues. Cependant, la soif d'or et l'appétit de richesses vont bientôt pousser de nombreux aventuriers à explorer et conquérir les vastes territoires de l'Amérique centrale.

En 1513, Vasco Núñez de Balboa traverse l'isthme de Panama en quête d'or quand il aperçoit des vagues : il est le premier Européen à poser les yeux sur l'océan Pacifique. Six ans plus tard, Hernán Cortés s'apprête à débarquer sur la côte est de l'actuel Mexique.

Une expédition dans le Nouveau Monde a tout l'attrait de l'inconnu ; ce bel inconnu qui allume tous les appétits, suscite toutes les convoitises, stimule tous les héroïsmes. C'est une de ces entreprises, pleines de hasards, où les aventuriers peuvent trouver fortune ou revenir ruinés, perdre la vie ou conquérir la gloire. Poussés par la cupidité et le goût de l'aventure, les conquistadors vont établir, en quelques années seulement, leur domination sur ce nouveau continent.

Originaire de Medellin, en Espagne, Hernán Cortés fait partie de ces hommes partis chercher fortune outre-Atlantique. Devenu magistrat, placé sous la protection de son parent, Ovando, gouverneur d'Hispaniola, Cortés se voit octroyer une concession de terres à cultiver. Peu désireux de devenir

cultivateur, l'Espagnol part dès qu'il le peut dans de petites expéditions militaires dirigées contre les Indiens de l'intérieur, s'initiant ainsi à leurs tactiques militaires. Bien qu'impliqué dans plusieurs conspirations, l'hidalgo parvient à étendre ses possessions et acquérir de nouveaux titres.



En 1518, le gouverneur de Cuba, Diego Vélasquez, le nomme à la tête d'une mission destinée à assurer la sécurité à l'intérieur du Mexique, en vue de la colonisation. Une expédition d'importance puisqu'il s'agit aussi d'explorer avec soin la côte, de sonder ses baies et l'embouchure de ses rivières, dans l'intérêt des futurs navigateurs. La mission assignée par Vélasquez consiste également à nouer des relations de commerce avec les indigènes, à qui on ne doit faire aucun tort et qu'il faut s'efforcer de traiter avec le plus d'humanité possible. Une tâche qui, finalement, ne semble guère correspondre au caractère belliqueux de Cortés. Se ravisant, Vélasquez lui retire le commandement. C'est mal connaître l'impulsivité de l'hidalgo qui ignore la décision du gouverneur. Il arme 6 vaisseaux et enrôle 300 volontaires, tous impatients de chercher fortune, guidés par un chef hardi et sans scrupules. Puis il se dirige vers la Trinité, port situé sur la côte méridionale de Cuba, pour compléter son armement. Lorsqu'il quitte l'île, l'escadre de Cortés se compose de 11 vaisseaux. Quatre grands, des petites caravelles et des brigantins non pontés. À leur bord, 140 marins, 553 soldats, dont 32 arbalétriers, 13 arquebusiers et 200 Indiens de Cuba pour les travaux domestiques. Un vieux marin familier des parages, Antonio de Alaminos, pilote de Colomb lors de son quatrième voyage, va servir de guide à la flottille.

Le 18 février 1519, la flotte lève l’ancre et fait voile vers la côte du Yucatán.

Ayant ignoré l’ordre de Vélasquez, Hernán Cortés est condamné à remporter un succès incontestable s’il veut éviter d’être châtié pour mutinerie. Dès lors, il arbore avec lui un étendard de velours noir brodé d’or, portant une croix rouge au milieu de flammes bleues et blanches, et au-dessous une légende en latin proclamant ce qu’il estime être sa mission : « Amis, suivons la croix, et si nous avons la foi, nous vaincrons par ce signe. »

Après une violente tempête, l’expédition fait relâche à l’île de Cozumel, où Cortés fait une rencontre inattendue, celle de Geronimo de Aguilar, un frère franciscain prisonnier des Indiens depuis huit ans. Cet homme, qui parle parfaitement la langue maya, servira d’interprète.

Le 15 avril, Cortés, après avoir doublé le cap Catoche et navigué toutes voiles dehors dans la large baie de Campêche, aperçoit une terre couverte d’une magnifique végétation, puis l’embouchure du Rio de Tabasco ou de Grijalva. Laissant sa flotte à l’ancre, le conquistador monte, avec la plus grande partie de sa petite armée, sur de légères embarcations pour reconnaître l’intérieur du pays. Profitant de la terreur inspirée par la détonation des armes à feu et les chevaux, inconnus des Indiens, Cortés parvient à soumettre les différentes tribus rencontrées. Les chefs locaux se soumettent, offrant présents et esclaves. Le conquistador capture également un certain nombre de femmes, qui se convertissent toutes au christianisme. L’une d’entre elles, la Malinche, va devenir célèbre. Intelligente, instruite et volontaire, non seulement elle parle l’aztèque et le maya, mais parvient très rapidement à connaître parfaitement le castillan. Devenue très rapidement la maîtresse, mais également l’interprète et la conseillère de Cortés, la connaissance des langues, des coutumes locales et des forces en présence vont faire de cette très belle jeune femme un atout principal pour les futures conquêtes de l’Espagnol. Prisonnière aztèque des Mayas, la Malinche explique à Cortés que Moctezuma, l’empereur aztèque, est détesté par les royaumes et fiefs voisins qui sont contraints de lui verser un tribut. Cet empire est alors à son apogée, s’étendant sur plus de 200 000 km^2 et

comptant plus de 25 millions de sujets. Nouer des alliances avec les guerriers ennemis des Aztèques permettra de les soumettre plus facilement. Grâce à la Malinche – qui s'est convertie, a appris l'espagnol et s'appelle désormais Doña Marina –, Hernán Cortés connaît le point faible du puissant empire aztèque. Après s'être emparé de la ville de Tabasco, le conquistador rembarque, et on remet à la voile en longeant la côte en direction du nord.

Après un long voyage côtier, la petite armada débarque, le 21 avril 1519, sur une plage déserte et sablonneuse où s'élèvera plus tard l'importante ville de Vera Cruz. La région, habitée par les Totonaques, est soumise à la domination aztèque. Doña Marina va permettre leur ralliement aux maigres forces de l'Espagnol. Plus tard, d'autres peuples se joindront à l'armée. Moctezuma, qui a appris l'arrivée des étrangers, a bien envoyé quelques émissaires, mais, victime de sa croyance dans la prophétie du dieu Quetzalcóatl annonçant la venue de conquérants barbus à la peau blanche, il reste encore indécis quant à l'attitude à adopter. Si, à ce moment-là, l'empereur aztèque avait décidé d'assaillir de toutes ses forces la petite armée espagnole, celle-ci, malgré la supériorité des armes et de la discipline, n'aurait eu absolument aucune chance. Au lieu de cela, Hernán Cortés peut s'enfoncer plus profondément en territoire aztèque et, pour convaincre ses hommes de le suivre jusqu'au bout, le conquistador n'a pas hésité à saborder ses vaisseaux, ne laissant qu'une misérable petite embarcation : « En ce qui me concerne, j'ai choisi. Je resterai ici, même si je dois y rester seul. S'il se trouve ici des lâches craignant de partager les dangers de notre glorieuse entreprise, au nom de Dieu, qu'ils retournent chez eux sur ce petit navire. Ils pourront raconter comment ils ont abandonné leur chef et leurs camarades et attendre patiemment le jour où nous reviendrons, chargés des dépouilles aztèques. »

Désormais, aucun retour en arrière n'est possible : il faut vaincre ou mourir.

Le 16 août 1519, l'expédition terrestre marche sur la capitale de l'empire, Tenochtitlan. Le 2 septembre, une première bataille est gagnée contre les Tlaxcalans qui se rallient à la cause espagnole. Castillo, noble espagnol qui accompagne Cortés, ne peut retenir un cri d'admiration en entrant dans la

ville conquise : « À notre approche, vingt-cinq chefs indiens vinrent nous accueillir avec des bouquets de roses sentant délicieusement bon… On se serait cru dans un jardin luxuriant, et la rue était si pleine d'hommes et de femmes venus nous voir que nous avons remercié Dieu de nous avoir fait découvrir un tel pays… »

Accueillis à Tlaxcala comme des êtres surnaturels, les conquistadors peuvent se reposer et regrouper une armée auxiliaire de 6000 Tlaxcalans.

Le 10 octobre, les Espagnols parviennent à Cholula, la deuxième plus grande cité aztèque. Prévenu par la Malinche d'un piège qui lui est tendu, Cortés parvient à prendre les Aztèques par surprise, et la population de la cité est impitoyablement passée au fil de l'épée.

La route de la capitale est ouverte.

Le 1er novembre, l'armée de Cortés se dirige vers Tenochtitlan. Moctezuma tente d'abord de dissuader les Espagnols d'aller plus loin en offrant des présents magnifiques, puis accepte de les laisser entrer dans sa capitale.

Une fois sur les lieux, Cortés, célébré comme un descendant du dieu Quetzalcóatl, séquestre l'empereur et gouverne en son nom.



Outrepassant la mission primitivement confiée par Vélasquez, l'Espagnol étend son influence et exige qu'on lui fournisse de colossales quantités d'or. Au début de l'année 1520, Cortés, qui a obtenu que l'empire aztèque se déclare vassal de Charles Quint, pense avoir terminé sa conquête.

L'arrivée d'une flotte espagnole envoyée par Vélasquez pour faire prisonnier le mutin va tout bouleverser.

Toujours prompt à l’action, Hernán Cortés repart vers la côte pour faire face à cette nouvelle armée et, au lieu de se livrer à un combat fratricide, parvient à rallier à lui les hommes chargés de le faire prisonnier !

C’est une victoire et une grande satisfaction pour le conquistador, qui se révèle être également un grand meneur d’hommes. Hélas, pendant ce temps, les Espagnols restés à Tenochtitlan commettent l’irréparable en pénétrant de force dans des temples pour en arracher l’or, massacrant prêtres et notables présents aux cérémonies religieuses. La population entière se soulève ; Moctezuma, considéré comme traître à la cause aztèque, est assassiné. Les Espagnols survivants se sont retranchés dans le palais de l’empereur.

Informé, Cortés s’empresse de revenir à Tenochtitlan pour leur porter secours et se retrouve à son tour encerclé par des milliers de guerriers. Dès lors, il ne reste plus qu’un seul espoir : tenter une sortie en force.

Dans la nuit du 30 juin au 1er juillet 1520, Cortés et son armée, lourdement chargés de leur butin, prennent la fuite en s’élançant, avec une furie désespérée, au milieu de l’armée aztèque. Ce sera la *Noche triste*, la « triste nuit », au cours de laquelle meurent la majorité des conquérants espagnols et des milliers de leurs alliés. Cortés parvient finalement à s’enfuir, mais une grande partie des trésors amassés est perdue à jamais, abandonnée avec les armes et les équipements, ou tombée au fond des eaux entourant la capitale.

Un an après ce sombre épisode, Hernán Cortés reviendra s’emparer de la capitale. Après avoir remporté une victoire inespérée à 500 Espagnols contre 40 000 Aztèques, Cortés se retrouve maître de Tenochtitlan le 13 août 1521. Le reste du pays se soumet, l’empire aztèque est anéanti et devient une colonie espagnole, la Nouvelle-Espagne. À l’emplacement de la fière capitale, mise à bas, s’édifie la ville de Mexico. Après être devenu gouverneur et le capitaine général, Hernán Cortés finit sa vie en Espagne, où il se consacre à la rédaction de ses souvenirs.



FERNAND DE MAGELLAN

Le premier tour du monde

« L’exploit de Magellan a prouvé, une fois de plus, qu’une idée animée par le génie et portée par la passion est plus forte que tous les éléments réunis et que toujours un homme, avec sa petite vie périssable, peut faire de ce qui a paru un rêve à des centaines de générations une réalité et une vérité impérissables. »

STEFAN ZWEIG

Les livres sont une invitation au voyage et en chaque lecteur sommeille un grand voyageur. Cependant, les amoureux des livres ne sont pas toujours des explorateurs de salon. Ainsi, lorsque Magellan se rend à Séville après avoir été éconduit par le roi du Portugal Manuel Ier, c’est avec une idée bien précise qu’il pénètre dans la Maison des Indes et de la Guinée. L’endroit recèle un trésor inestimable : les archives des premières explorations. Les cartes sont tenues secrètes et leur accès est limité et très surveillé. Comme les archives de la couronne portugaise qu’il a préalablement explorées. Encore une fois, l’habile Magellan a pris soin de se procurer les autorisations nécessaires. Auréolé du prestige que lui ont donné de nombreuses années passées à naviguer dans l’océan Indien, l’homme a su faire jouer les bonnes relations. Fort heureusement, les Espagnols font manifestement preuve de plus de bon sens que les Portugais. Il est vrai que ces derniers croulent sous les richesses gagnées suite aux premières découvertes de Vasco de Gama. Épices, or et produits exotiques des Indes sont venus à bout de l’appétit de conquêtes et de découvertes du royaume de Manuel Ier. C’est maintenant à l’Espagne de se montrer curieuse, avide et audacieuse, et Magellan compte bien sur la rivalité qui anime les deux royaumes pour obtenir le commandement et surtout le financement d’une

flotte. Il n’envisage rien d’autre que de rejoindre les îles Moluques par la route de l’Ouest en traversant « l’océan Austral » qui vient d’être découvert.

Patiemment, Magellan prépare la grande expédition qui doit lui apporter fortune et gloire. Au cœur d’une bibliothèque, en étudiant cartes et récits de voyage, ou avec Francisco de Almeida en naviguant autour de l’Afrique jusqu’en Inde, le navigateur a fini par acquérir une grande connaissance des mers et de la navigation.



La supériorité de ses connaissances théoriques et pratiques devrait enfin lui permettre de persuader le jeune Charles Ier, qui vient d’hériter du trône d’Espagne, d’investir dans son voyage.

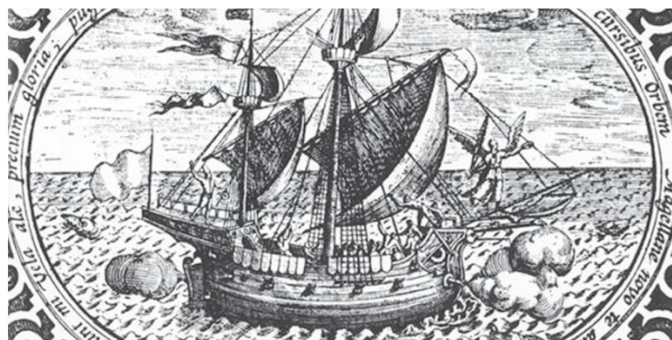
Or, précisément, le futur Charles Quint n’aspire qu’à une chose : asseoir son pouvoir en prenant possession des territoires du Nouveau Monde afin d’exercer pleinement sa domination sur les « sept mers ».

En 1517, Magellan, qui a pris le soin de changer de nom (Fernão de Magalhães est devenu Fernando de Magallanes) et de prendre la nationalité espagnole, accompagné de son ami le cartographe et astronome Ruy Faleiro, obtient de soumettre son projet au conseil du roi. Les deux hommes proposent au souverain d’apporter la preuve de l’existence d’un passage au sud du continent amérindien par laquelle il serait possible d’atteindre les Moluques, la découverte d’une route conduisant au centre même de production des épices, causant un immense préjudice au commerce du Portugal. Après avoir développé des arguments économiques, politiques et pratiques, Magellan laisse à Ruy Faleiro le soin de compléter l’exposé avec des calculs et des démonstrations scientifiques.

Le roi Charles, qui n’a alors que 18 ans, est enthousiaste et accepte de financer l’expédition. Mieux que cela, Magellan obtient un contrat très avantageux, promesse future de fabuleuses richesses : il pourra revendiquer un vingtième du revenu que rapporteront les nouvelles terres découvertes. Plus qu’une satisfaction, c’est presque déjà un triomphe, comme le soulignera Stefan Zweig : « En l’espace de quelques semaines le sans-patrie qu’il était, l’homme méprisé, sans situation est devenu capitaine-général d’une flotte de cinq navires, chevalier de l’ordre de Santiago, futur gouverneur de toutes les îles et territoires qu’il découvrira, maître absolu d’une Armada et avant tout maître, pour la première fois, de son destin. »

Situation qu’il convient de nuancer : l’armada en question est constituée en réalité de cinq navires en mauvais état qui demanderont une année entière de réparations, et l’équipage qu’on lui a attribué est essentiellement constitué de criminels, des rebus de la flotte espagnole et des aventuriers sans scrupules : 265 hommes originaires d’une dizaine de nations différentes. Cela importe peu à Magellan qui s’emploie à préparer son expédition en faisant remplir les cales à ras bord pour stocker des provisions permettant de tenir au moins deux ans. Cependant, en raison des dangers d’un long périple, de la qualité déplorable de l’alimentation et des conditions d’hygiène particulièrement précaires, les marins savent que, pour beaucoup d’entre eux, ce sera un voyage sans retour.

Après deux ans de préparatifs, l’expédition est enfin prête à partir et à entamer le plus périlleux voyage jamais entrepris par des hommes.



La flotte quitte San Lucar de Barrameda le 20 septembre 1519. Elle se compose de la *Trinidad*, com-mandée par Magellan, du *San Antonio*, de la

Concepción, la *Victoria* et du *Santiago*. Trois de ces navires sont commandés par des capitaines espagnols : Gaspar Quesada, Luis de Mendoza et Juan de Cartagena. Des capitaines castillans qui supportent mal d'être évincés par un étranger, un transfuge. Heureusement, Magellan peut compter sur la fidélité et l'admiration des nombreux marins portugais présents à bord. Le Vénitien Antonio Pigafetta est aussi du voyage ; il sera le principal historiographe de l'expédition.

Six jours après, la flotte fait escale aux Canaries pour s'approvisionner en eau et en bois. À ce moment, Magellan reçoit d'un messager une lettre en provenance de Séville l'avertissant d'un projet de mutinerie d'un de ses capitaines, Juan de Cartagena. Magellan décide de reprendre la route, comme si de rien n'était. Cependant, après avoir passé les îles du Cap-Vert, la flotte est retenue par des vents contraires et le calme plat dans les parages de Sierra Leone. Juan de Cartagena profite du mécontentement grandissant pour contester ouvertement les choix de Magellan. Ce dernier, faisant preuve d'autorité, met aux fers le capitaine castillan. Cela aggravera considérablement les relations avec les capitaines de sa flotte. L'incident est clos, mais témoigne des tensions qui commencent à s'élever dans l'équipage.

D'autres disputes surgissent à l'occasion d'une formidable tempête qui surprend la flotte. Magellan, faisant preuve d'une volonté de fer, harangue son équipage : « Nous ne pouvons plus faire demi-tour car nous avons atteint l'endroit où Vespucci est arrivé. Il nous faut aller plus loin. »

Après deux mois de traversée, la flotte atteint les côtes du Brésil le 13 décembre 1519 et jette l'ancre dans la baie de Santa Lucia, à l'emplacement de la future Rio de Janeiro. L'expédition espagnole reçoit un bon accueil des indigènes, auprès desquels elle parvient à se procurer quantité de provisions, dont des ananas, des patates, des poules, de la canne à sucre, autant de produits frais échangés contre quelques bouts de ruban ou des fragments de miroir. Cela n'empêchera pas Pigafetta de noter plus tard les curieuses traditions culinaires des Indiens qui « mangent la chair de leurs ennemis non parce que c'est bon mais par habitude… Ils la coupent en morceaux qu'ils font sécher dans la cheminée ».

Après être restée deux semaines à l'ancre, la flotte reprend sa route en longeant toute la côte afin d'essayer de trouver le passage vers l'ouest tant espéré. Quelques jours plus tard, la flotte pénètre dans une baie immense qu'on pense être le fameux *paso*. Hélas, l'eau n'étant pas salée, Magellan comprend qu'il n'est plus sur l'océan, mais à l'embouchure d'un fleuve gigantesque.

Il faut reprendre la route, mais, au fil des semaines, il devient de plus en plus évident que la recherche est veine.

Les découvertes ne vont réellement commencer qu'au sud du Rio de la Plata. Jamais ces côtes n'ont été vues par un navigateur. Plus au sud, le froid se fait plus intense. En avril 1520, Magellan comprend que l'hiver austral arrive. La navigation étant plus difficile, l'explorateur décide d'hiverner dans une baie, à San Julián, au sud de l'Argentine. Durant cet hivernage, très rude, au cours duquel les rations de vin et de biscuits sont divisées par deux, de nouvelles mutineries éclatent.

Alors que plusieurs officiers castillans annoncent leur désir de rentrer, Magellan déclare que, les vivres ne faisant pas défaut, il saurait mourir plutôt que de rebrousser chemin. Deux jours plus tard, Magellan est confronté à une mutinerie de trois de ses cinq bateaux. Alors que, le dimanche des Rameaux, 1er avril 1820, il a convoqué tous les capitaines, officiers et pilotes, pour venir entendre la messe et pour dîner ensuite avec lui, Luiz de Mendoza et Gaspard de Quesada refusent l'invitation. Exprimant leur solidarité à Juan de Cartagena, toujours aux fers, ils se révoltent contre Magellan et tentent de s'emparer de son navire et de sa personne. La *Concepción*, le *San Antonio* et le *Santiago* sont déjà aux mains des mutins. De la *Trinidad*, Magellan réussit à aborder la *Victoria*, poignarde le capitaine et utilise le navire pour bloquer le port. Lorsque le *San Antonio* lève l'ancre et fonce sur lui, Magellan et ses hommes l'envahissent et en prennent le contrôle. Le 3 avril, tous les bâtiments révoltés sont à nouveau sous le contrôle de leur commandant en chef.

Le complot a échoué.

Luis de Mendoza a été tué, Gaspard de Quesada est décapité et son corps coupé en morceaux avant d'être jeté à la mer. Juan de Cartagena, sauvé par

son rang, et le prêtre Pedro Sanchez de la Reina, qui ont contribué à soulever les équipages, sont abandonnés sur la terre des Patagons avec de faibles provisions. Quarante autres mutins, dont Juan Sebastián Elcano, sont amnistiés.

Après quatre mois passés dans le golfe de San Julián, le 24 août, la température devenant plus clémente, la flotte peut repartir. Les navires continuent de suivre la côte et d'explorer toutes les embouchures susceptibles de dissimuler l'entrée du passage tant cherché. Des navires éclaireurs sont envoyés, mais reviennent toujours bredouilles. Quand ils reviennent : le *San Antonio* s'échoue, poussé sur des rochers par une violente rafale.

L'explorateur décide malgré tout de continuer vers le sud.

Toujours aucun passage, mais les marins font la rencontre d'un guerrier gigantesque aperçu sur une falaise. À la vue des navires, l'homme au visage peint en rouge et muni d'un arc et de flèches se livre à une danse étrange destinée aux Européens. Magellan ordonne à l'un des anciens mutins d'aller à sa rencontre et de chercher à établir le contact. Peu de temps après, le guerrier, que l'on baptise Jean le Géant, monte à bord et demande, à l'aide de signes, si le bateau vient du ciel et fait la remarque que les hommes d'équipage paraissent bien petits comparés au navire. De cette rencontre viendra le nom de Patagonie (« terre des grands pieds ») en raison d'un commentaire de Magellan sur la taille des mocassins de l'Indien.

Le 21 octobre 1520, Magellan double un promontoire rocheux qui sera baptisé le cap des Onze-Mille-Vierges. La flotte pénètre par un étroit goulet dans un golfe au fond duquel s'ouvre un détroit.

Le commandant reprend espoir.

Il vient de découvrir le passage entre la Patagonie et la Terre de Feu. Cette contrée, appelée *Terra del fuego*, paraît fantastique aux marins qui aperçoivent sur la côte des feux mystérieux. Certains commencent à se demander s'il ne s'agit pas là d'une route vers les Enfers. Après avoir échappé à un ouragan, les navires progressent au milieu de 600 km de récifs embrumés et dangereux, ne cessant de lutter contre les éléments. Fort heureusement, après 22 jours de navigation, Magellan parvient à sortir du

détroit qui portera son nom. Après un ultime cap, le cap Désiré, enfin l'océan : « Mercredi vingt-huitième novembre mil cinq cent vingt nous jaillîmes hors dudit détroit et nous entrâmes en la mer Pacifique. »

Le passage franchi avec succès, la flotte continue son périple dans l'océan Pacifique. Quatre mois sans tempête valent à ces mers une réputation trompeuse, mais l'explorateur doit affronter des problèmes plus importants. Après des semaines et des semaines de navigation, aucune terre en vue. Par une malchance incroyable, les navires ont manqué tous les archipels situés à cette latitude. Dès lors, l'impossibilité de se ravitailler entraîne un dramatique amenuisement des vivres. Magellan a commis une erreur incompréhensible de la part d'un commandant aussi expérimenté. Pensant que le Pacifique n'est rien d'autre qu'une étroite bande d'eau salée qui sera vite traversée, il néglige de se ravitailler en eau et en vivres à la sortie du détroit. Les conséquences sont terribles : « Nous demeurâmes trois mois et vingt jours sans prendre vivres ni autres rafraîchissements et nous ne mangions que du vieux biscuit tourné en poudre, tout plein de vers et puant, pour l'ordure de l'urine que les rats avaient faite dessus et mangé le bon, et buvions une eau jaune infecte. Nous mangions les peaux de bœuf dont était garnie la grande vergue… Et aussi beaucoup de sciure de bois et des rats qui coûtaient un demi-écu l'un. »

Sur son navire amiral, Magellan, boiteux et noiraud, ressemble au diable sur un vaisseau fantôme. La famine et le scorbut font des ravages : un dixième des marins meurt. Bientôt, il ne reste d'eau potable que pour une journée. Magellan est même contraint de jeter sans délai les cadavres à la mer afin d'éviter les actes de cannibalisme.

Enfin, le 6 mars 1521, après 99 jours de mer, des nuages annoncent la présence d'une terre à l'horizon.

L'escadre arrive aux Mariannes, archipel que Magellan baptise île des Larrons : « Les gens de ces îles entrèrent dans les navires et nous volèrent de sorte qu'on ne pouvait s'en garder. Et voulant caler et amener les voiles pour aller à terre, ils nous dérobèrent avec grande adresse et diligence le petit bateau appelé esquif qui était amarré à la poupe du navire du capitaine. De cela fort courroucé, il alla à terre avec quarante hommes armés, brûlant

quarante ou cinquante maisons, et tuant sept hommes de l’île ; ils recouvrèrent leur esquif. »

Magellan pense alors avoir manqué les Moluques et que la flotte se dirige vers la Chine. Les îles suivantes, où les équipages « ressuscitent » littéralement, sont baptisées « îles Lazare ». Le 28 mars, Magellan découvre une nouvelle terre, la petite île de Limasawa. Alors que deux pirogues s’approchent du navire de Magellan, le navigateur appelle son esclave Henrique qui doit servir d’interprète. Ce dernier, acheté à Malacca des années plus tôt, parle malais et s’est efforcé jusque-là de converser avec les habitants du Pacifique. Sans succès. Mais cette fois-ci Henrique parvient à comprendre parfaitement les Indigènes.

À ce moment-là, Magellan réalise qu’il vient d’accomplir le tour de la Terre.



Désireux de prendre possession de l’archipel des Philippines au nom de la Couronne d’Espagne, l’explorateur continue sa route. Explorant la région, Magellan passe d’île en île pour soumettre les indigènes qui se montrent généralement dociles, procurent de l’or et des épices, et se convertissent au catholicisme. Le 4 avril, la flotte appareille pour Cebu. Magellan est pratiquement arrivé au bout de son incroyable périple.

Il va alors commettre une erreur dramatique.

Sur l’île voisine de Cebu, Magellan contracte une alliance avec Humabon, le roi local, et monte une expédition pour conquérir par la force l’île de Mactan et l’offrir en cadeau au souverain. Sous-estimant les guerriers

indigènes et leur chef, Lapu-Lapu, l'explorateur refuse les hommes que lui proposent des chefs locaux. Alors même que ces derniers le supplient de ne pas conduire lui-même cette entreprise, Magellan, avec une suprême arrogance, se contente de prendre la tête d'une poignée de ses hommes pour mater ce qu'il pense être quelques malheureux sauvages.

Le 27 avril, avec seulement 50 marins, Magellan accoste à Mactan. Il est encerclé par 1500 autochtones. Attaqués de toutes parts, les hommes se défendent comme ils peuvent par quelques tirs d'arquebuses, mais sont très vite submergés par le nombre. Assaillis à coups de pierres, de flèches, de javelots et de lances, les Espagnols tombent les uns après les autres. Frappé par une flèche empoisonnée, Magellan a seulement le temps d'ordonner la retraite. Le navigateur est massacré, et son corps, laissé sur la grève. « Ils avaient tué notre miroir, notre lumière, notre secours et notre guide fidèle, dit Pigafetta. Même une fois blessé, il gardait le regard sur le rivage, pour voir si nous avions atteint les bateaux sains et saufs. » Plus tard, les Espagnols demanderont qu'on leur rende le corps de leur chef, en échange de verroterie et de mouchoirs de couleur, mais en vain.

Ici s'achève le grand voyage de Magellan.

Le plus grand navigateur de tous les temps vient de périr dans une bataille stupide, pour quelques arpents de sable…

Maigre récompense, le premier tour du monde lui sera crédité, alors même qu'il sera terminé par son second, Juan Sebastián Elcano.

Le 8 septembre 1522, la *Victoria*, commandée par Elcano, est de retour à Séville. À son bord, seulement 18 hommes. Ce sont les seuls rescapés d'une expédition partie trois ans plus tôt. Ils viennent de parcourir « quatorze mille quatre cent soixante lieues », accomplissant « le cercle du monde du levant au ponant ».

Malgré sa disparition, Magellan vient de réaliser un véritable exploit. Mieux, il vient de démontrer que Christophe Colomb n'a pas découvert la côte nord-est de l'Asie, mais bien un « nouveau monde », comme le soutenait Amerigo Vespucci. Autant de prouesses qui inspireront à Antonio Pigafetta un très bel hommage à Fernand de Magellan : « Entre autres vertus, il était plus constant devant une très grande adversité que jamais fut

un autre. En l’art de la mer, il était le plus expert et savant qui fut au monde. Car jamais autre n’avait eu tant d’habileté, de hardiesse ni de savoir pour circuir une fois le monde comme il en avait déjà donné l’ordre. »

Fernão Mendes Pinto

Pérégrinations en Chine et Tartarie

« Il faut avouer que de tout ce que mes yeux ont vu je demeure parfois confondu. »

Fernão Pinto

Fernão Mendes Pinto est un véritable personnage de roman. De roman picaresque, puisque ses malheureuses aventures, riches d'infortunes hasardeuses et d'extravagances pittoresques, toutes plus improbables les unes que les autres, se déroulent au cours de ce XVIe siècle, âge d'or pour ces aventures littéraires hautes en couleur.

Comme tout bon *pícaro* qui se respecte, Fernão Mendes Pinto naît au début du siècle de parents très pauvres. Puisqu'il est de basse extraction, sans fortune ni soutien, Pinto est poussé à se rendre à Lisbonne dès ses 12 ans pour y chercher un emploi de domestique. Sans métier, le jeune homme aurait pu devenir vagabond, voleur ou mendiant, mais Pinto, après avoir servi plusieurs maîtres, espère s'affranchir de la misère en s'embarquant pour l'Inde lorsqu'il aura 20 ans.

Commence alors une épopée digne d'un *Gil Blas* ou d'un *Lazarillo de Tormes.*

Alors qu'il tente de retrouver un frère exilé à Malacca, Pinto se voit engagé de force comme corsaire pour le compte de la Couronne portugaise. Pratiquant la course maritime, il va connaître diverses fortunes, obtenir des triomphes inespérés, endurer d'amères défaites, se hasarder à son compte comme pirate, puis comme trafiquant. Après un combat naval perdu contre les Ottomans, Pinto est emmené esclave, vendu et racheté plusieurs fois avant de se retrouver à nouveau au service des Portugais. Chargé par le capitaine Pedro de Faria de mener des missions diplomatiques et

commerciales, il parcourt, pendant 21 ans, les côtes de Birmanie, du Siam, des Moluques, de la Chine. Pour agrémenter ses voyages, le navigateur pratique accessoirement la piraterie avec un nouvel associé, le capitaine Antonio de Faria. En 1542, les deux aventuriers sont les premiers Européens à s'aventurer jusqu'en mer Jaune. Naturellement, leur audace se paye par de nouvelles mésaventures. Pinto fait plusieurs fois naufrage et se retrouve esclave de nouveau, une situation désormais familière pour celui qui se vantera d'avoir été « treize fois captif et dix-sept fois vendu ».



Libéré, Pinto s'embarque au service d'un marchand pour plusieurs fructueuses campagnes de piraterie, du Siam au nord de la Chine. À nouveau naufragé, Pinto, qui est réduit à mendier, est arrêté par la police impériale, condamné et mené de Nankin à Pékin pour travailler à la Grande Muraille.

L'histoire aurait pu s'arrêter là, mais la destinée réserve encore bien des surprises à Fernão Mendes Pinto.

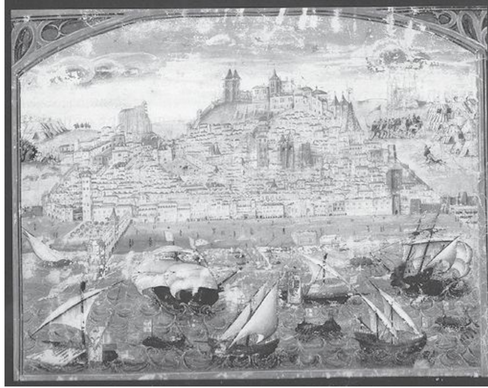
Il y a bien sûr ce raid tartare au cours duquel le Portugais est fait prisonnier et se retrouve déporté en Mongolie. Une étrange pérégrination forcée qui va déboucher sur une rencontre avec le dalaï-lama. Libéré, Pinto reprend la mer. Un nouveau naufrage lui vaut de découvrir le Japon et d'être le premier Européen à en faire la description. Conscient du merveilleux potentiel que présente le pays dans le domaine du trafic d'armes à feu, l'habile commerçant se promet d'y revenir afin de faire découvrir aux Japonais les merveilles de la technologie occidentale.

De retour à Malacca, Fernão Pinto peut reprendre ses activités de commerce et de piraterie. Activités décidément bien dangereuses puisque

l'homme, après une brève captivité en Birmanie, fait à nouveau naufrage. Jeté sur une île inhospitalière avec plusieurs de ses compagnons, il ne doit sa survie qu'à la pratique de l'anthropophagie qu'il se décide d'expérimenter sur un « nègre ». Sauvé, Pinto le marchand se retrouve riche suite à une tempête providentielle qui s'abat sur tous ses concurrents. Une fortune que l'ancien pirate va assez curieusement mettre à la disposition d'un jésuite qu'il croise sur la route du Japon et qui l'impressionne profondément. Mendes Pinto se trouve donc être la source principale de financement de la première mission jésuite du Japon et l'un des soutiens les plus précieux du futur saint François-Xavier.

Après bien d'autres tribulations, Fernão Mendes Pinto se décide enfin à rentrer au Portugal en 1558. Le reste de sa fortune lui permet d'acheter une propriété et de mener enfin une existence paisible. Après s'être marié et avoir eu plusieurs enfants, l'aventurier sollicite et obtient une pension du roi. Les dernières années de sa vie seront consacrées à la rédaction de ses souvenirs et le récit de ses aventures rocambolesques en Orient. *Peregrinação*, publié en 1614, 31 ans après sa mort, sera considéré comme un véritable chef-d'œuvre littéraire. Cependant, sa « pérégrination » semblera tellement incroyable que son nom fera longtemps l'objet d'un jeu de mots : Fernão Mentes. Autrement dit, en portugais, « Tu mens, Fernão ». Soupçons qu'aura prévus l'auteur dont l'excentricité – et peut-être une certaine liberté d'imagination – ne peut entièrement autoriser à remettre en question l'authenticité du témoignage : « J'appréhende d'écrire, non pas que cela doive paraître étrange à ceux qui ont vu et lu les grandes merveilles du royaume de Chine, mais bien parce que ceux qui voudront comparer les merveilles qu'ils n'ont pas vues avec le peu qu'ils ont vu dans les pays où ils sont élevés se refusent d'y ajouter foi, parce qu'elles ne correspondent à rien de ce qu'ils peuvent comprendre et de ce qu'ils connaissent. »

Une formule qui éclaire parfaitement la démarche d'un homme qui, sans être ni missionnaire ni scientifique, lettré ou noble, fut un de ces voyageurs solitaires dont le récit témoigne d'une aventure hors normes vécue aux antipodes des grandes épopées glorieuses de l'époque…



Giovanni da Verrazzano

Quand l’Amérique s’appelait « Francesca »

« Et, une fois ces frontières franchies, nous ne redeviendrons jamais plus tout à fait les misérables pédants que nous étions. »

Ralph Waldo Emerson

Sous l’impulsion du prince Henri le Navigateur, les Portugais sont partis à la découverte des côtes africaines, Bartolomeu Dias a reconnu le cap de Bonne-Espérance en 1487 et Vasco de Gama a rallié les Indes en 1498. Cependant, pendant les 30 années qui vont suivre la découverte de Christophe Colomb, de la découverte du Nouveau Monde à la circumnavigation de Magellan, ce sont les Espagnols qui vont dominer cette période dite des « grandes découvertes ».

La France, qui n’avait pas souhaité engager Christophe Colomb, commence à réaliser l’importance des grandes explorations maritimes. Avec une population deux fois plus nombreuse que celle de la péninsule ibérique – et six fois plus que celle de l’Angleterre –, le royaume n’a jusqu’alors guère fait preuve d’une grande audace, autorisant tout juste quelques pauvres initiatives individuelles. Or, depuis plus d’un demi-siècle, le Portugal et l’Espagne se sont aménagés par leurs conquêtes géographiques des avantages stratégiques indéniables. Le roi de France décide donc qu’il est grand temps de participer à cette grande aventure. En 1520, François Ier est au sommet de sa gloire. Intelligent et ambitieux, il sait porter une oreille attentive aux conseils éclairés et aux projets prometteurs. Parmi ces derniers, il y a celui d’un armateur de Dieppe, Jean Ango, qui souhaite développer le commerce des épices et des soieries. Or, pour disputer le monopole détenu par les Portugais et les Espagnols, il faut ouvrir de nouvelles routes commerciales.



En 1523, stimulé par le récit de la première circumnavigation, Ango entre en relation avec Giovanni Verrazzano, un navigateur florentin dont les chroniqueurs franciseront le nom en « Jean de Verrazane ». Verrazane ou Verrazzano, ce qui importe est que l’homme semble réellement susceptible de mener à bien une expédition destinée à trouver une nouvelle route pour la Chine. Une route qui pourrait se trouver plus au nord que celle prise auparavant par Christophe Colomb. Également conforté par la nécessité de s’affranchir des monopoles portugais et espagnols, François Ier charge finalement Verrazzano d’explorer les côtes du Nouveau Monde. L’armateur dieppois Jean Ango fournit le bâtiment, et des banquiers et commerçants lyonnais financent l’expédition.

Le départ est sans arrêt retardé, mais finalement, le 17 janvier 1524, la caravelle la *Dauphine* quitte Rouen et, après une escale à Madère, fait voile en direction du nord-ouest. Quelques semaines plus tard, le navire atteint le continent nord-américain. Le 7 mars 1524, la vigie signale une masse sombre à l’horizon. Celle-ci annonce l’approche de la terre. Il s’agit des fumées de plusieurs villages indigènes. L’expédition touche une terre encore inexplorée, située dans l’actuelle Caroline du Nord : « D’arrivée, elle nous sembla fort basse, mais approchant à un quart de lieue, nous reconnûmes par les grands feux qu’on y faisait le long des havres et orées de la mer, qu’elle était habitée, et, nous mettant en peine pour prendre port et surgir et avoir connaissance du pays, nous naviguâmes plus de cinquante lieues en vain, si que voyant que toujours la côte tournait au midi nous délibérâmes de rebrousser chemin. »

Après avoir lancé une reconnaissance partielle des nouvelles terres

découvertes et procédé au ravitaillement en eau et vivres frais, Verrazzano ordonne à la caravelle de reprendre la route vers le nord afin de trouver une anse au mouillage sûr. La progression se fait avec beaucoup de prudence afin d'éviter écueils et bancs de sable. Après plusieurs jours, la *Dauphine* parvient à un large port naturel qui permet à l'équipage de 50 hommes de se reposer, d'explorer la région et d'essayer de nouer des relations amicales avec les indigènes. L'endroit, d'une grande beauté, paraît être un véritable éden, un paradis terrestre que Verrazzano considère comme une nouvelle Arcadie. Il y a dans cette région, autant qu'il est possible d'en juger, abondance de cerfs, de daims et de lièvres, des lacs et des étangs d'eau vive ainsi que quantité d'oiseaux. Les lieux sont d'autant plus hospitaliers que les Indiens finissent par accepter la présence des étrangers avec qui ils entretiennent des rapports amicaux. Il est alors possible aux Européens d'observer un peu mieux ces indigènes dont on s'étonne qu'ils ne portent qu'une mince ceinture de feuilles pour couvrir leurs corps nus. Quant aux femmes, l'explorateur observe plaisamment qu'elles ont coutume d'être nues (« comme elles se baignent douze fois par jour, il serait trop fatigant de se rhabiller si souvent ») et reconnaît qu'elles sont « fort gracieuses, l'air agréable et l'aspect plaisant. Leurs mœurs et leur conduite sont, comme chez toutes les femmes, celles qu'inspire la nature humaine ».

Il va pourtant falloir quitter ce paradis.

Malgré tous les enchantements promis par cette nouvelle Cythère, on n'a pas oublié la mission confiée par François Ier : trouver un passage vers la Chine. Longeant les côtes jusqu'à Terre-Neuve, Verrazano remonte toujours plus au nord, vers le pôle arctique. Sa route est ponctuée de nombreuses étapes permettant de collecter de l'eau douce et des vivres, mais aucune véritable exploration n'est lancée. Seules quelques incursions littorales permettent de dresser une description sommaire des côtes. Ces incursions sont parfois l'occasion d'étranges rencontres. Un jour, les Français envoient à terre une chaloupe avec 25 hommes. Un jeune marin saute à l'eau, « pour ce qu'il ne pouvait prendre terre à cause des flots et courants, afin de donner quelques petites denrées à ce peuple, et les leur ayant jetées de loin, pour ce qu'il se méfiait d'eux, il fut poussé violemment par les vagues sur la rive.

Les Indiens, le voyant en cet état, le prennent et le portent bien loin de la marine, au grand étonnement du pauvre matelot, lequel s'attendait qu'on l'allât sacrifier. L'ayant mis au pied d'un coteau, à l'object du soleil, ils le dépouillèrent tout nu, s'ébahissant de la blancheur de sa chair, et allumant un grand feu, le firent revenir et reprendre de la force, et ce fut lors, que tant ce pauvre jeune homme que ceux qui étaient au bateau estimaient que ces Indiens le dussent massacrer et immoler, faisant rôtir sa chair en ce grand brasier et puis en prendre leur curée ainsi que font les cannibales. Mais il en advint tout autrement ; car ayant témoigné le désir de revenir à l'embarcation, ils le reconduisirent à l'orée de la mer, et, l'ayant baisé très amoureusement, ils se retirèrent sur une colline pour le voir rentrer dans la barque ». Les guerriers étaient simplement curieux de voir si l'étranger était bien blanc de la tête aux pieds. Leur curiosité satisfaite, l'homme avait été renvoyé sain et sauf aux Français…

Malgré plusieurs incidents de ce type, la caravelle poursuit sa route toujours vers le nord jusqu'à la découverte, non pas d'un passage vers l'Asie, mais d'un site qui pourrait se prêter fort bien à une éventuelle colonisation. Après avoir ancré la *Dauphine* dans une baie, Verrazzano poursuit son exploration à bord d'une chaloupe, avec une vingtaine d'hommes. L'endroit est d'une beauté à couper le souffle. Au milieu de la baie, une grande île couverte de forêts. Sur la rive droite, une grande plaine fertile traversée par un fleuve majestueux. Ce 17 avril 1524, Verrazzano vient de découvrir le site de la future New York, dont le grand pont porte aujourd'hui son nom. Un site qu'il va baptiser Angoulême, en l'honneur de François Ier, comte d'Angoulême. Remontant le fleuve (qui ne s'appelle pas encore l'Hudson) Verrazzano s'attache à semer derrière lui des noms français : rivière Vendôme, île de Savoie, baie Sainte-Marguerite. Quant à la région qui constitue une partie considérable de l'Amérique du Nord, ce sera la Francesca, ou Nova Gallia…

Autant de lieux qui changeront de noms en raison du désintérêt des Français et des vicissitudes de l'histoire.

Au printemps, les vivres venant à manquer, il faut penser au retour. Verrazzano reprend la mer, remonte jusqu'à Terre-Neuve avant de faire

route à l’est. Le 8 juillet, la *Dauphine* apparaît devant Dieppe. Pour Verrazzano, l’expédition est un succès à la fois humain et scientifique. Une trentaine d’années après la découverte de Colomb, il a l’intuition que le Nouveau Monde est un continent isolé et continu, opposant une sorte de gigantesque barrière entre l’Europe et l’Asie. Pour le roi de France et ses commanditaires, c’est un échec puisqu’il n’a pas été permis de découvrir de passage au nord-ouest.

Malgré cela, Verrazzano parvient à lancer une nouvelle expédition en 1526. Malgré des résultats décevants dus à une tempête et à une mutinerie de l’équipage, une ultime expédition est lancée en 1528.



Cette fois, c’est en compagnie de son frère Jérôme que Verrazzano reprend la mer. La *Flamengue* doit l’amener plus au sud, où l’explorateur espère enfin découvrir un passage vers la Chine. Après avoir longé la Floride, le navire contourne les Antilles et découvre ce qui semble être une île déserte. Désireux de procéder au ravitaillement en eau et vivres, Verrazzano débarque avec une poignée d’hommes. Parce qu’il pense que les lieux sont inhabités, ou parce que ses bons rapports avec les indigènes ont fini par endormir sa vigilance, Verrazzano et ses hommes n’ont pris aucune arme avec eux. Aussi, lorsqu’ils se voient assaillis à l’improviste par une « bande féroce d’Indiens », les Français se trouvent sans défense. Les marins restés à bord, dont le propre frère de Verrazzano, assistent impuissants au carnage de leurs compagnons massacrés les uns après les autres : « Ils furent étendus à terre et dépecés jusqu’au dernier os, puis dévorés. »

Plus tard, les historiens établiront qu’il s’agissait de la Jamaïque…

Un quatrième voyage, entrepris par son frère Jérôme au Brésil en 1529, n’aura que des fins commerciales, mais servira de prélude à l’œuvre de Jacques Cartier.

Jacques Cartier

Premier voyage au Canada

« Un véritable voyageur doit travailler pour la postérité autant que pour soi-même et rendre ses écrits utiles à tout le monde. »

L'abbé Prévost

Après les explorations entreprises par Verrazzano et Cabot, une nouvelle mission est lancée à la découverte du passage du Nord-Ouest. Pour trouver une nouvelle route vers la Chine, François Ier confie deux petits navires à un commandant expérimenté, Jacques Cartier. Le navigateur a été recommandé au roi de France Jean Le Veneur, abbé du Mont-Saint-Michel et évêque de Saint-Malo. Ce dernier vante les voyages déjà effectués par Cartier « en Brésil et en Terre-Neuve ». En 1534, Cartier reçoit donc mission royale de trouver un passage vers l'Asie permettant d'éviter les routes commerciales bloquées par les Ottomans, mais aussi de « découvrir certaines îles et pays où l'on dit qu'il se doit trouver grande quantité d'or et autres riches choses ». Malgré la présence d'un prêtre à bord, la dimension religieuse de l'expédition semble mineure. Pour la Couronne française, le but commercial prime sur l'évangélisation des indigènes.

Jacques Cartier quitte Saint-Malo le 20 avril 1534, avec 2 navires et 61 hommes, et prend la direction de la Nouvelle-France, le premier établissement colonial français fondé par Verrazzano. Après seulement 20 jours de traversée, il touche Terre-Neuve le 10 mai, à Boavista, mouille au havre Sainte-Catherine, remonte ensuite jusqu'à une « île aux oiseaux », animaux dont on fait aussitôt un grand massacre. Repus, les marins entreprennent ensuite de remonter le détroit de Belle-Isle, séparant Terre-Neuve du Labrador. L'embouchure est si large que Cartier pense avoir trouvé la voie d'eau lui permettant de traverser le continent de part en part.

Depuis l’établissement, 20 ans plus tôt, d’une première colonie de marins normands, les lieux sont déjà familiers des pêcheurs de morue. Le 12 juin, Cartier prête aide à un navire morutier rochelais perdu parmi les îles du golfe du Saint-Laurent. Les terres observées depuis les navires ne paraissent guère hospitalières : « C’est la terre que Dieu donna à Caïn. » Malgré cela, les marins parviennent à pêcher ou capturer assez d’animaux sauvages pour se nourrir ; un ours blanc « ayant chair aussi bonne qu’une génisse de deux ans » vient même agrémenter l’ordinaire. Quelques jours après, le navigateur met le cap au sud, longe la côte occidentale de Terre-Neuve et commence l’exploration du Saint-Laurent. Parvenu jusqu’au détroit de Cabot, Cartier vire à l’ouest. Le 26 juin, il arrive en vue d’îles auxquelles il donne un nom français : les îles de la Madeleine. Après la découverte de nouvelles terres qui semblent plus hospitalières, « de la meilleure tempérance qu’il soit possible de voir et de grande chaleur », le navigateur continue son exploration systématique. Le 6 juillet, les premiers contacts sont pris avec des membres de la nation micmac, contacts aisés suivis d’échanges commerciaux. Le 24 juillet, arrivant sur la terre de Gaspé, Cartier y fait dresser une croix de 10 m de haut et revendique le lieu au nom de la Couronne de France, qu’il nomme « Canada », du mot iroquois *Kanata*, signifiant village. À genoux, les cuirasses brillant au soleil devant des « sauvages à demi nus » – des pêcheurs iroquois – qui les regardent sans comprendre, les Français prient, les mains jointes, avant de se redresser et de crier : « Vive le roi de France ! »

Un chef indien, Donnacona, simplement vêtu d’une peau d’ours, s’approche et commence à protester avec véhémence. D’instinct, il a compris que la scène à laquelle il vient d’assister sera lourde de conséquences pour son peuple : « Il me montrait toute la terre des environs, comme s’il eût voulu dire qu’elle était toute à lui et que nous n’y devions planter cette croix sans son congé. »



Cartier parvient à le rassurer, l’emmène sur son navire amiral, qu’il lui fait visiter, et le couvre de présents. Le pire est évité de peu et, avec beaucoup de diplomatie, Cartier parvient à convaincre Donnacona de l’autoriser à emmener deux de ses fils, Taignoagny et Domagaya, en Europe.

Le retour se fait dès le lendemain.

Jacques Cartier sort de la baie de Gaspé et, ratant de peu l’embouchure du Saint-Laurent, vire à l’est en direction de l’île d’Anticosti (l’actuelle île de l’Assomption) qu’il prend pour une péninsule. En revanche, l’explorateur a l’occasion d’observer chez les Indiens qu’il croise une étrange habitude à fumer une herbe appelée à avoir en Europe un franc succès, le tabac : « Ils ont une herbe dont ils font grand amas durant l’été pour l’hiver ; ils l’estiment fort, et seulement les hommes en usent de la façon qui suit : ils la font sécher au soleil et la portent à leur cou en une petite peau de bête, en guise de sac, avec un cornet de pierre ou de bois ; puis à toute heure ils font poudre de ladite herbe et la mettent à l’un des bouts dudit cornet ; puis ils mettent un charbon de feu dessus et soufflent par l’autre bout, tant qu’ils s’emplissent le corps de fumée, tellement qu’elle leur sort par la bouche et les narines, comme par un tuyau de cheminée. Nous avons expérimenté ladite fumée, après laquelle avoir mis dans notre bouche, il semble y avoir de la poudre de poivre, tant elle est chaude. »

Chassé par le mauvais temps, le Malouin fait ensuite voile pour Terre-Neuve et décide de rentrer en France afin d’éviter les rigueurs de l’hiver. Le retour s’effectue à Saint-Malo, le 5 septembre, au terme d’une traversée rapide d’une vingtaine de jours.

Les espoirs soulevés par les récits des deux jeunes Indiens pousseront

Jacques Cartier à effectuer deux autres voyages au Canada, mais les résultats s'avérant décevants, François Ier se désintéressera des aventures coloniales. Il faudra attendre le siècle suivant et Samuel de Champlain pour voir la première colonie française s'implanter durablement en Nouvelle-France.



Francis Drake

Le premier Anglais autour du monde

« Je dois partir et vivre, ou rester et mourir. »
Shakespeare

Presque absents sur le terrain des découvertes dans le Nouveau Monde depuis Sébastien et Jean Cabot, les Anglais ne peuvent ignorer longtemps l'intérêt que peut représenter une expédition lancée dans cette région du monde. Consciente qu'il est vital de s'emparer des dernières terres non possédées par la Couronne d'Espagne, la reine d'Angleterre, Élisabeth Ire, décide d'envoyer une flotte en Amérique. Pour commander cette expédition, un nom s'impose, celui de Francis Drake.

Surnommé « la terreur des Espagnols », Drake est le plus redoutable corsaire au service de la Couronne britannique. Gloire maritime de l'Angleterre, ce navigateur des plus hardis a déjà une grande expérience, tant comme corsaire qu'en tant qu'explorateur ou contrebandier. Engagé comme mousse dès son enfance à bord d'un bâtiment de commerce, le jeune matelot, distingué par son capitaine pour son intelligence et son audace, obtient le commandement du navire à ses 18 ans. Seulement, cette ville tranquille de cabotage ne peut satisfaire longtemps son esprit assoiffé d'aventures et de découvertes. Après avoir vendu le bateau qui lui a été légué par son ancien capitaine, Drake s'associe à la fortune d'un Anglais aussi téméraire que lui, John Hawkins. Ensemble, ils vont projeter une expédition au Mexique ne visant rien de moins que d'en chasser les Espagnols et mettre la main sur les richesses du nouvel empire. L'entreprise, sans doute trop ambitieuse, tourne au désastre. Les Espagnols coulent trois des six bâtiments de la flottille. Drake survit, mais se retrouve entièrement ruiné. Pour se refaire, l'homme se fait pirate et contrebandier

aux Indes occidentales, s’efforçant de nuire le plus possible aux possessions espagnoles des Antilles. En 1572, à la tête de deux bâtiments de guerre, Drake part à l’assaut des riches colonies espagnoles de la Colombie, prenant plusieurs villes, capturant de nombreux vaisseaux et mettant à sac la ville de Santa Cruz.

Aussi, lorsqu’en 1577 Élisabeth Ire ordonne la mise en œuvre de son grand projet, Francis Drake se voit tout naturellement confier le commandement de toute une escadre, 5 navires et 160 hommes qui partent pour effectuer le premier tour du monde anglais. Cherchant à renouveler l’exploit de Magellan, Drake veut non seulement découvrir de nouvelles terres, mais également porter partout la terreur en apparaissant tout à coup sur les principaux points de l’empire colonial espagnol.

Piller et explorer, explorer et piller, rien de plus exaltant pour un marin quelque peu porté à l’aventure !

Parti de Plymouth le 15 novembre 1577, Drake, qui vient d’être nommé amiral, capture rapidement un premier navire espagnol au large des îles du Cap-Vert et deux navires portugais. Le plus gros, rebaptisé le *Mary*, est ajouté à l’expédition, avec son pilote, Nuno da Silva, un homme possédant une grande expérience des eaux sud-américaines. Après une traversée de l’Atlantique de 56 jours au cours de laquelle 2 navires sont perdus, Francis Drake descend le long de la côte est de l’Amérique du Sud jusqu’à l’estuaire de la Plata. Le *Mary*, jugé en trop mauvais état, est abandonné, et Francis Drake, à bord de son navire amiral le *Golden Hind*, prend la décision de passer l’hiver à l’abri d’une baie avant de tenter le passage du détroit de Magellan. Contrairement aux récits de Pigafetta, et à la relation qui sera faite par d’autres voyageurs, Drake n’insiste pas sur la grande taille des Indigènes rencontrés : « Quelques-uns des Patagons, qui furent vus le 13 mai, un peu au-dessous de la baie des Phoques, portaient sur leur tête une apparence de corne et presque tous avaient pour chapeaux force belles plumes d’oiseaux. Ils avaient aussi le visage peint et diversifié de plusieurs sortes de couleurs, et ils tenaient chacun un arc dans la main, duquel, à chaque coup qu’ils tiraient, ils décochaient deux flèches. Ce sont des hommes fort agiles et, à ce que nous avons pu voir, assez bien entendus au

fait de la guerre, car ils tenaient un bon ordre en marchant et en avançant, et, de peu d’hommes qu’ils étaient, ils se faisaient paraître en grand nombre. »



Le 20 août 1578, les trois navires rescapés s’engagent dans le détroit. La traversée durera 16 jours. Un navire est perdu dans une tempête et un autre disparaît peu après. La flotte de l’amiral est désormais réduite à un seul bâtiment, mais cela ne diminue en rien l’audace du corsaire. Après avoir démontré que la Terre de Feu est une île, l’Anglais remonte à l’ouest et entreprend consciencieusement de piller tous les navires et ports espagnols se trouvant sur sa route. Dévastant les arsenaux, dérobant les trésors, incendiant tout ce qui peut l’être, les Anglais ne laissent derrière eux que dévastation et ruines.

De là, les deux navires restants remontent vers le nord. Drake entend ensuite découvrir le passage du Nord-Ouest et continue sa route au nord, allant sans doute à l’île de Vancouver, voire en Alaska. N’ayant pu trouver l’hypothétique passage permettant aux eaux du Pacifique de communiquer avec celles de l’Atlantique, il doit se résoudre à rebrousser chemin en raison des intempéries et atteint la Californie, qu’il baptise Nouvelle-Albion en prenant possession de la région au nom de l’Angleterre. Une escale dans la future baie de San Francisco donne l’occasion d’une nouvelle rencontre avec les Indigènes : « Quand nous sommes arrivés, les sauvages ont témoigné une grande admiration de nous voir, et, pensant que nous étions des dieux, ils nous ont reçus avec une grande humanité et révérence. »

Malgré ce bon accueil, il faut penser à rentrer. Après avoir traversé l’océan

Pacifique, Francis Drake rallie les Moluques en novembre 1579. Après les Philippines, il traverse l’océan Indien et, par le cap de Bonne-Espérance, regagne l’Angleterre en septembre 1580.

Conformément à son ambition, il est le premier Anglais à avoir fait le tour du monde.

Samuel de Champlain

La fondation de Québec

« Je visitais les lieux, les labourages des terres que je trouvais ensemencées et chargées de beaux blés ; les jardins chargés de toutes sortes d'herbes […] et légumes aussi beaux et avancés qu'en France. »

Samuel de Champlain

Fils de marins, Samuel de Champlain s'intéresse « dès le jeune âge, écrira-t-il, à l'art de la navigation et à l'amour de l'océan ». Après une brève expérience militaire au service de la ligue contre Henry IV, le jeune homme suit son oncle en Espagne pour se mettre au service de Sa Majesté catholique et embarquer pour les Indes occidentales. Il n'a pas 20 ans qu'il connaît déjà les Antilles et l'Amérique du Sud, et a visité Porto Rico, le Mexique, la Colombie, les Bermudes et Panama. Curieux et aventureux, le jeune homme n'en oublie pas de prendre des notes qui vont servir à l'écriture d'un premier mémoire, *Le Bref Discours des choses plus remarquables que Samuel Champlain a reconnues aux Indes Occidentales*.

De retour en France après deux ans d'absence, Champlain se précipite à Saint-Germain pour solliciter Henri IV. Le roi, impressionné par le sérieux et la détermination du jeune homme, lui alloue une pension et le nomme géographe royal. Un géographe qui ne manque pas d'idées, puisqu'il a déjà l'ambition de percer l'isthme de Panama : « Si quatre lieues de terre étaient coupées, on raccourcirait le chemin de plus de 1500 lieues. Et depuis Panama jusqu'au détroit de Magellan, ce serait une île, et de Panama jusqu'aux Terres neuves une autre île, de sorte que toute l'Amérique serait en deux îles. » Le projet est sans doute jugé trop ambitieux, mais, remarqué par le roi, Samuel de Champlain est invité à participer à l'expédition d'Aymar de Chaste afin d'explorer la Nouvelle-France, en étudier les voies

fluviales pour l'aménagement futur d'un important comptoir de traite. Suivant les traces de Jacques Quartier, accompagné de François Gravé du Pont, commerçant en fourrures mandaté par le gouverneur de Dieppe, Champlain explore le fleuve Saint-Laurent. Le 24 mai 1603, la flottille arrive à Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, un affluent du Saint-Laurent. Une rencontre avec une tribu indigène leur permet de sceller une alliance de longue durée. Le 18 juin, les explorateurs suivent le fleuve en amont, en direction du « Gand Sault Saint-Louis » ; Champlain repère deux emplacements parfaits pour une installation coloniale : ce sont les futurs berceaux de Québec et de Trois-Rivières. Très vite, conquis par ce qu'il voit, son opinion est faite : « Si ces terres étaient cultivées, elles seraient bonnes comme les nôtres. » De retour en France, Champlain publie son rapport : *Des Sauvages : ou voyage de Samuel Champlain, de Brouage, fait en la France nouvelle l'an 1603.*

Dès l'année suivante, en 1604, l'infatigable explorateur repart. Cette fois-ci, il accompagne l'expédition de Pierre de Gua de Monts, explore la côte acadienne et participe à l'établissement d'un premier comptoir à Port-Royal. Ce sera un échec complet. De 1604 à 1607, à la recherche d'un site permanent, Champlain va parcourir près de 1500 km le long de la côte atlantique.

En 1608, Samuel de Champlain retourne dans la vallée du Saint-Laurent. Après avoir repéré un promontoire boisé dominant un lieu où le fleuve se rétrécit, l'explorateur décide d'y construire son « habitation », un comptoir destiné à devenir un établissement permanent pour la traite des fourrures avec les Indiens montagnais, hurons et algonquins avec qui il entretient de bonnes relations. Selon lui, aucun autre endroit n'est plus propice au commerce et à la recherche du fameux passage vers la Chine. Sans plus attendre, les premiers colons sont installés dans l'« Abitation de Québec », nom donné par les Indiens au promontoire.



C’est ainsi qu’est fondée, le 3 juillet, la ville de Québec.

Poursuivant l’exploration méthodique et minutieuse du bassin du Saint-Laurent, Champlain découvre un lac auquel il donnera son nom. Embarqué dans une pirogue, avec seulement deux compagnons, l’explorateur n’hésite pas à pénétrer de plus en plus profondément en territoire indien, participant même, à l’occasion, à des batailles que se livrent les autochtones. Il continue également d’œuvrer au développement de la colonie qu’il a mise en place en développant un vaste réseau de commerce et en forgeant des alliances avec les autochtones. Entre 1603 et 1635, Samuel de Champlain effectuera 12 séjours en Amérique du Nord. Inlassablement, il s’efforcera d’accomplir le vieux rêve d’une route qui, traversant l’Amérique, s’ouvrirait sur le Pacifique et sur les richesses de l’Orient. Après la chute de Québec en 1629, le « père de la Nouvelle-France » doit se résoudre à rentrer en France. Il parviendra à retourner une dernière fois à Québec pour y mourir en décembre 1635.



René-Robert Cavelier de La Salle

Quand la Louisiane était française

« Son regard, balayant la ligne d'horizon, contemplait avidement l'inaccessible, mais ne voyait pas l'ombre de l'événement proche. »

Joseph Conrad

Un voyage de mille lieues commence toujours par un premier pas, ont coutume de dire les Chinois. Un formidable succès peut commencer par un échec. Cet échec, c'est celui de Cavelier de La Salle qui s'intéresse justement aux Chinois. C'est chez lui une véritable obsession. Depuis son plus jeune âge, il ne pense qu'à une chose : trouver une nouvelle route pour la Chine. Ce Normand, issu d'une bonne famille de Rouen, a pourtant prononcé ses vœux après avoir reçu une bonne éducation chez les jésuites. Après le décès de son père, il rejoint son frère à Montréal. Ce dernier, qui est sulpicien, parvient à lui obtenir quelques terres à défricher afin de répondre aux attentes de l'ordre, qui souhaite élargir le domaine de la petite colonie. Cependant, déboiser et cultiver ne correspond pas vraiment aux rêves secrets du jeune homme, qui n'aspire qu'à découvrir la mer de l'Ouest, le passage permettant d'atteindre les trésors de la Chine.

Animé par un désir de conquête et de gloire, Cavelier de La Salle demande à être relevé de ses vœux. Enfin libre de ses actes, il décide en juillet 1669 de rejoindre une première expédition. Celle-ci visant l'évangélisation de la région, elle est dirigée par deux religieux, le père Dollier et l'abbé de Gallinée. Dès lors, la cohabitation est délicate. Cavelier peine d'autant plus à trouver sa place qu'il ne parle ni l'algonquin ni l'iroquois et trouve difficilement à se rendre utile, comme le rapportera Gallinée : « Il s'engageait dans ce voyage presque à l'étourdie, sans savoir quasi où il allait. » Au mois de septembre, l'expédition atteint la rive nord

du lac Érié. Prétextant « ne pouvoir se résoudre à hiverner avec ses gens », Cavelier se sépare de ses compagnons et s'enfonce seul dans la nature. Il poursuit seul vers l'ouest et, après plusieurs semaines, atteint un des affluents du fleuve Mississippi qui doit, selon lui, lui permettre d'atteindre la mer Vermeille, c'est-à-dire l'océan Pacifique.

Alors qu'il est persuadé de toucher au but, l'explorateur se trouve confronté aux réalités du rude hiver canadien. Cavelier est seul, à 400 lieues de Montréal, muni seulement d'un mousquet et d'un sac. Se nourrissant du rare gibier et d'un peu de blé obtenu auprès d'Indiens, il parvient à Montréal au début de 1670. Son expédition est un échec complet. Cela ne l'empêchera pas de prétendre plus tard être le premier à avoir découvert le Mississippi.

À 27 ans, Cavelier de La Salle se retrouve sans aucune fortune, seul, malade et sans situation. Cela ne va aucunement le dissuader de tenter à nouveau sa chance. Après avoir passé quelques années à faire le commerce avec les Iroquois, il obtient auprès du gouverneur Louis de Buade de Frontenac la mission de construire un fort à Cataracoui, à l'embouchure du lac Ontario. Habile courtisan, Cavelier s'empresse de le renommer fort Frontenac. D'autres forts vont être implantés dans le pays afin de contrôler le commerce des fourrures. Ce seront autant de relais pour pénétrer plus avant dans cet immense territoire allant des Grands Lacs au golfe du Mexique. Toujours aussi ambitieux, fort du soutien du gouverneur Frontenac, Cavelier de La Salle présente à la cour de Louis XIV un rapport élogieux de ses découvertes. Elles sont délibérément exagérées, pour ne pas dire entièrement mensongères. Qu'importe, puisqu'il réussit à obtenir le privilège d'explorer l'espace compris entre la Floride et le Mexique.



Pendant six ans, de 1676 à 1682, Cavelier poursuit avec une formidable ténacité l'établissement d'une chaîne de postes fortifiés dans toute la Nouvelle-France. Le 13 mars 1682, Robert de La Salle plante une croix, à laquelle sont attachées les armes royales, et prend solennellement possession, au nom du roi et de la France, de la moitié de l'Amérique du Nord :

« Je, René-Robert Cavelier de La Salle, en vertu de la commission de Sa Majesté que je tiens en mains, prêt à la faire voir à qui il pourrait appartenir, ai pris et prends possession, au nom de Sa Majesté et de ses successeurs de sa couronne, de ce pays de la Louisiane, mers, havres, ports, baies, détroits adjacents et de toutes les nations, peuples, provinces, villes, bourgs, villages, mines, minières, pêches, fleuves, rivières compris dans l'étendue de ladite Louisiane. »

Deux ans plus tard, Cavelier obtient de la cour les moyens de préparer une ultime expédition pour retrouver l'embouchure du Mississippi par l'Atlantique.

Elle va être désastreuse.

Le 1er août 1684, 4 navires, le *Joly*, une frégate de 36 canons, et 3 barques de transport, la *Belle*, l'*Aimable* et le *Saint-François*, quittent le port de La Rochelle. À leur bord, 288 personnes, dont une centaine de soldats, une douzaine de femmes et des enfants. Ils vont entreprendre de trouver le Mississippi par la mer des Antilles et le golfe du Mexique. Les navires parviennent deux mois plus tard dans le golfe du Mexique et font relâche à Saint-Domingue. Le *Saint-François*, pris par des flibustiers, est perdu. Le reste de la flotte reprend la mer, mais une erreur de calcul ne permet pas de

trouver le delta du Mississippi et il faut se résoudre à jeter l'ancre, en janvier 1685, dans la baie de Matagorda, sur la côte de l'actuel Texas. L'*Aimable*, qui tente de pénétrer dans un étroit chenal, s'échoue lamentablement, livrant à la mer sa cargaison de vivres, de munitions, de matériaux et de marchandises. Des Indigènes font alors leur apparition et tentent de récupérer une partie des biens. En représailles, les Français leur volent leurs canots. La situation dégénère, entraînant plusieurs morts, dont le neveu de La Salle.

Au milieu de mars, ce qui reste de la flottille retourne en France avec plusieurs membres de l'expédition, convaincus que celle-ci est vouée à l'échec. Cavelier de La Salle se retrouve à la tête d'une petite colonie de 200 personnes, malades, découragées et harcelées par les Indiens. Très vite, l'épidémie, le manque de vivres et d'eau potable, la désertion et la perte de nombreux hommes vont compromettre l'établissement de la colonie. En une année passée à chercher le Mississippi, Cavelier a vu sa colonie fondre à vue d'œil. Après avoir perdu sa dernière barque de transport, Cavelier se décide à aller chercher du secours en Nouvelle-France, au nord du continent nord-américain. Il part avec une quarantaine de ses compagnons, mais ceux-ci, exténués et fatigués des errances de leur chef et de ses exigences, finissent par fomenter un complot pour l'attirer dans une embuscade. Le 19 mars 1687, Cavelier de La Salle est tué d'une balle dans la tête et abandonné en pâture aux animaux. Ainsi disparaît René-Robert Cavelier de La Salle, un homme que le père Charlevoix présentera comme étant « d'une capacité, d'une étendue d'esprit, d'un courage et d'une fermeté d'âme qui auraient pu le conduire à quelque chose de grand, si, avec tant de bonnes qualités, il avait su se rendre maître de son humeur sombre et atrabilaire, fléchir sa sévérité ou plutôt la dureté de son naturel… »

Peu après, les comploteurs s'entre-tuent à leur tour.

Ainsi donc se termine dans le sang, la boue et l'indifférence, une des plus singulières aventures de la Louisiane française. Devenue colonie française en 1731, la Louisiane sera vendue aux États-Unis par Napoléon en 1803 pour 15 millions de dollars.

Louis-Antoine de Bougainville

La première circumnavigation française

« Je saurai, parce que j'aurai été sur place, découvrir, voir, étudier, comprendre.
Qu'importe le risque, je saurai… »

Bougainville

Féru de géographie, habilement conseillé par son ministre des Affaires étrangères Choiseul, le roi Louis XV a décidé de confier à un officier de la marine royale française, Chevalier Louis-Antoine de Bougainville, la responsabilité du premier grand voyage scientifique français. Ce dernier a conçu le projet d'un voyage de découverte du Pacifique qui permettrait de trouver de nouvelles terres à coloniser pour alimenter le commerce français en épices, sucre, café, cacao, indigo… Convaincus de l'intérêt que cela représente pour le royaume, Louis XV et Choiseul font armer un navire, la *Boudeuse*, une frégate à trois mâts, rapide et solide, à laquelle doit se joindre l'*Étoile*, une flûte, un solide navire de commerce à fond plat. Les instructions du roi sont claires : « En traversant pour se rendre en Chine, le sieur Bougainville reconnaîtra, dans l'océan Pacifique […] les côtes gisant entre les Indes et la côte occidentale de l'Amérique […]. Aussitôt que le sieur Bougainville aura atteint ces lieux inconnus, il aura soin de faire planter en différents endroits des poteaux et d'en dresser des actes de prise de possession au nom de Sa Majesté… »

Le projet est d'autant plus important que, s'il ne représente que la 14e circumnavigation de l'histoire de la navigation, il doit être « le premier voyage autour du monde fait par la nation française ».

Outre un équipage de 300 hommes, 3 savants vont accompagner Bougainville : le naturaliste Philibert Commerson, chargé d'étudier la flore

et la faune, la cartographe Charles Routier et l'astronome Pierre-Antoine Véron, qui doit mettre au point une nouvelle méthode de calcul de la longitude.

La *Boudeuse* quitte Nantes le 17 novembre 1766. Après une rapide traversée de l'océan et quatre mois passés aux Malouines afin de mener à bien une importante mission diplomatique, la frégate est rejointe par la flûte l'*Étoile* qui apporte « treize mois de vivres en salaisons et boissons, et à peine pour cinquante jours de pains et de légumes ». Après une nouvelle escale à Montevideo permettant de calfater l'*Étoile* qui souffre d'avarie et embarque « sept pouces d'eau toutes les deux heures », l'expédition peut enfin prendre la mer : « Il y avait déjà un an que nous étions sortis de la rivière de Nantes. Le 14 novembre, à quatre heures et demie du matin, les vents étant au nord, joli frais, nous appareillâmes de Montevideo. » Le 2 décembre, la *Boudeuse* et l'*Étoile* dépassent enfin le cap des Vierges, qui marque l'entrée du détroit de Magellan. Les deux bâtiments pénètrent dans le détroit trois jours plus tard. Les embûches ne vont pas manquer. La navigation dans ces parages s'avère particulièrement risquée, « les nuits étant aussi affreuses que les jours ». Il va falloir à l'expédition 52 jours pour parcourir l'étroit passage. Les scientifiques du bord profitent de l'occasion pour se livrer à différentes études. Plusieurs reconnaissances à terre sont lancées pour dresser la cartographie du détroit, permettant au naturaliste Commerson d'herboriser et à l'astronome Veron d'effectuer de nouvelles observations. C'est aussi une occasion d'étudier de près la carrure des habitants de la Terre de Feu, que l'Europe classe parmi les géants. Ces Patagons, présentés comme curieux et amicaux, sont décrits comme une peuplade « d'une belle taille ; parmi ceux que nous avons vus, aucun n'était au-dessous de cinq pieds cinq pouces, ni au-dessus de cinq pieds dix pouces ».

La transition entre Atlantique et Pacifique est longue et dangereuse, mais Bougainville note dans son journal l'intérêt stratégique de ce canal naturel : « Malgré les difficultés que nous avons essuyées dans le passage de ce détroit, je conseillerai toujours de préférer cette route à celle du cap de Horn, depuis le mois de septembre jusqu'à la fin de mars. »

Fin janvier 1768, les deux bâtiments se trouvent à présent dans le Pacifique. Bougainville fait route au nord afin de situer la fameuse île de « Robinson Crusoé », sur laquelle avait survécu le marin écossais Selkirk de 1704 à 1709, inspirant à Daniel Defoe son roman. On part également à la recherche d'une terre que le flibustier anglais Davis prétendait avoir découverte en 1686. L'île ne semble avoir existé que dans l'imagination du Britannique, mais Bougainville arrive en vue d'un archipel bordé de redoutables récifs : les Tuamotu. Le temps devenant exécrable et le scorbut commençant à se répandre, il devient nécessaire de trouver une baie abritée et une île susceptible d'offrir de l'eau et des vivres.

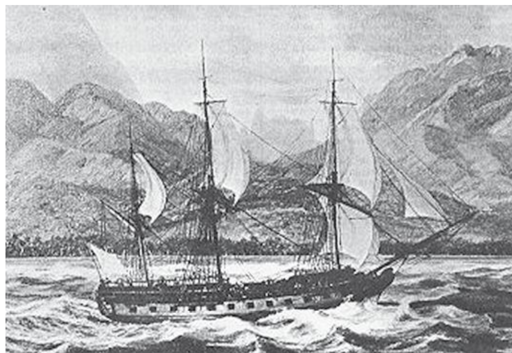
Après avoir découvert les atolls de Vahitahi et Akiaki, et aperçu Hao et Mehetia, la *Boudeuse* et l'*Étoile* découvrent une terre « haute et fort escarpée », constituée de deux montagnes reliées entre elles par un isthme étroit. Le 4 avril 1768, Bougainville mouille dans la baie de Matavai, devant ce qui semble être un véritable paradis terrestre : « L'île, à laquelle on avait d'abord donné le nom de Nouvelle-Cythère, reçoit de ses habitants celui de Tahiti. » Les navires sont très vite entourés d'une centaine de pirogues. Celles-ci « étaient remplies de femmes qui ne le cèdent pas, pour l'agrément de la figure, au plus grand nombre des Européennes et qui, pour la beauté du corps, pourraient le disputer à toutes avec avantage. La plupart de ces nymphes étaient nues… » Bougainville a le plus grand mal à tenir ses équipages éloignés des insulaires qui se montrent des plus accueillants : « Les hommes nous pressaient de choisir une femme, de la suivre à terre. […] Je le demande : comment retenir au travail au milieu d'un spectacle pareil quatre cents Français, jeunes marins et qui depuis six mois n'avaient pas vu de femmes. Malgré toutes nos précautions, il vint à bord une jeune fille qui vint sur le gaillard d'arrière se placer à une des écoutilles qui sont au-dessus du cabestan. Cette écoutille était ouverte pour donner de l'air à ceux qui viraient. La jeune fille laissa tomber négligemment son pagne et parut aux yeux de tous telle que Vénus se fit voir au berger phrygien. Elle en avait la forme céleste. Matelots et soldats s'empressaient pour venir à l'écoutille, et jamais cabestan ne fut viré avec une telle activité. »



De ce jour naît la légende de Tahiti, paradis de la nature et de la sensualité : « Je me croyais transporté dans le jardin d’Éden… Un peuple nombreux y jouit des trésors que la nature verse à pleines mains sur lui… Partout nous voyions régner l’hospitalité, le repos, une joie douce et toutes les apparences du bonheur. » Ces indigènes, dont l’existence semble idyllique, paraissent avoir sur le plan des mœurs « la franchise de l’âge d’or », illustrant à merveille les idées soutenues par Jean-Jacques Rousseau. En digne représentant de l’époque des Lumières, Bougainville va contribuer à propager cette image du « bon sauvage », même s’il est permis de douter de son objectivité : « Le chef me proposa une de ses femmes, jeune et assez jolie, et toute l’assemblée a chanté l’hyménée. »

Malgré ce généreux accueil, Bougainville finit par comprendre que la nature des Tahitiens est plus complexe puisque, de toute évidence, non seulement il leur arrive régulièrement d’être en guerre avec les habitants des îles voisines, mais ils peuvent également recourir à l’occasion à l’esclavage et à des sacrifices humains. En outre, il apparaît vite que les chefs indigènes ne souhaitent pas voir les Français trop s’attarder. Ignorant qu’il a été devancé à Tahiti huit mois auparavant par l’Anglais Wallis, Bougainville procède à l’enfouissement d’une planche sur laquelle est gravé l’acte de prise de possession de l’île au nom de Louis XV. Puis, le 16 avril 1768, la *Boudeuse* et l’*Étoile* lèvent l’ancre, avec à leur bord un jeune chef polynésien ayant souhaité découvrir la France. Aoturu fera office de guide et d’interprète avec les indigènes des autres îles et fera sensation à Paris, où il séjournera près d’une année avant d’être reconduit à Tahiti par un navire armé à grands frais par Bougainville.

L’expédition fait route vers l’ouest et subit les caprices d’un océan encore bien mal connu : « Nous étions souvent persécutés par les calmes, la pluie et les vents d’ouest. En général, dans cet océan appelé Pacifique, l’approche des terres procure des orages, plus fréquents encore dans les décours de la lune. Il nous fallait cheminer à tâtons, changeant de route lorsque l’horizon était trop noir devant nous. » Après un mois de navigation, Bougainville note : « Temps affreux… Il ne reste plus de rafraîchissements que pour les malades. Le bois va nous manquer, plusieurs officiers ont la bouche échauffée et les gencives marquées de scorbut. Pour moi, je ne suis plus le maître de mon impatience. » Et deux jours plus tard : « Ce n’est pas vivre, c’est mourir mille fois par jour. » Aux dangers d’une navigation périlleuse effectuée dans des parages inconnus infectés de récifs s’ajoutent les terres inhospitalières et les îles peuplées d’indigènes agressifs empêchant toute recherche de vivres.



Le rationnement se fait de plus en plus strict, les provisions pourrissent, l’eau croupit. La famine est terrible : « Nous n’avions plus de pain que pour deux mois, des légumes pour quarante jours ; la viande salée infectait, nous lui préférions les rats qu’on pouvait prendre. » Mais bientôt, il ne reste plus que les rats à manger : « Je mangeai hier un rat avec le prince de Nassau : nous le trouvâmes très excellent, heureux si nous pouvions en avoir souvent sans que d’autres viennent à les trouver bons. »

Outre la famine, le scorbut, et la syphilis dont souffrent une trentaine d’hommes, l’expédition manque de se fracasser sur les récifs de la Grande Barrière de corail. C’est une lutte de tous les instants pour échapper aux vents contraires : « Nous courions ainsi nos bords à tâtons au milieu d’une

mer semée d’écueils, étant obligés de fermer les yeux sur tous les indices des dangers. »

Le temps enfin se fait plus propice, et les vents, plus favorables. Les deux navires peuvent contourner la Nouvelle-Guinée par le nord et atteindre enfin les Moluques, un comptoir hollandais, le 2 septembre 1768 : « Huit jours de plus passés en mer eussent assurément coûté la vie à un grand nombre et la santé à presque tous. Les vivres qui nous restaient étaient si pourris que les moments les plus durs dans nos tristes journées étaient ceux où la cloche nous avertissait de prendre ces aliments dégoûtants et malsains. » Le port est interdit aux étrangers, mais le gouverneur hollandais autorise les Français à se réapprovisionner à Batavia. Commerson, qui vient d’y découvrir une plante magnifique qu’il baptise hortensia, et les autres scientifiques décident de s’y attarder alors que le reste de l’expédition reprend la route de l’océan Indien le 17 octobre. Après quoi l’expédition rallie l’île de France, fait relâche au Cap le 9 janvier 1769, et s’amarre en mars dans le port de Saint-Malo : « J’y entrai le 16 après-midi, n’ayant perdu que sept hommes pendant deux ans et sept mois écoulés depuis notre départ de Nantes. »

Bien que le bilan de l’expédition soit mince sur le plan stratégique et scientifique – Bougainville n’a fait aucune découverte –, l’accueil est triomphal. La réussite de cette entreprise hors du commun est essentiellement humaine : sur les 330 hommes de l’expédition, seuls 7 y ont laissé la vie, à une époque où il n’était pas rare qu’un vaisseau de la Compagnie des Indes en route pour l’Orient perde un cinquième de son équipage. En outre, en faisant le récit de son *Voyage autour du monde*, publié le 15 mai 1771, Bougainville s’emploie avec talent à tirer le plus grand parti de son expédition qui va confirmer la popularité d’un homme déjà célébré par Diderot : « Il se prête au tourbillon du monde d’aussi bonne grâce qu’aux inconstances de l’élément sur lequel il a été ballotté. Il est aimable et gai : c’est un véritable Français lesté, d’un bord, d’un traité de calcul différentiel et intégral, et de l’autre, d’un voyage autour du globe. »



Jeanne Barré

La première femme à faire le tour du monde

« Elle s'est toujours conduite avec la plus scrupuleuse sagesse. J'ai pris des mesures pour qu'elle n'essuyât rien de désagréable. »

Louis-Antoine de Bougainville

Il serait faux de dire de Bougainville qu'il n'a fait aucune découverte. Tahiti va être l'occasion d'une singulière révélation. Certaines affaires de service ayant appelé le navigateur à se rendre sur l'*Étoile*, des rumeurs commencent à se répandre à bord et parviennent jusqu'à lui. Son botaniste, Philibert Commerson – un homme en qui il a toute confiance –, semblerait impliqué dans quelque sombre histoire. Bougainville ne peut s'empêcher de se montrer extrêmement surpris. Comment donc, dans une promiscuité aussi longue, personne ne s'en est-il aperçu ? Comment n'a-t-il pu lui-même se rendre compte de rien, après un an passé sur mer, au cours d'un périple aussi difficile ?

Pour ses travaux, Commerson est accompagné depuis le début de l'expédition par un domestique nommé Barré. Le jeune homme, déjà botaniste très exercé, sait se distinguer par ses qualités de naturaliste, mais aussi de marin. Infatigable, intelligent et particulièrement dégourdi, le jeune domestique est de toutes les sorties. Toujours volontaire, il explore, herborise, classe, range. Avec un courage qui lui a valu l'amical surnom de « bête de somme », il se dévoue pour porter le matériel du savant, les boîtes, les provisions, les armes… Autant de qualités qui rendent Bougainville stupéfait de ce qu'il vient d'apprendre : « Depuis quelque temps, il courait un bruit dans les deux navires que le domestique de M. de Commerson, nommé Barré, était une femme. Sa structure, le son de sa voix, son menton sans barbe, son attention scrupuleuse à ne jamais changer de

linge, ni faire ses nécessités devant qui que ce fût, plusieurs autres indices avaient fait naître et accréditaient le soupçon. »



Le fait est incroyable.

D'abord, les femmes sont interdites à bord. Personne n'a jamais entendu parler d'un tel précédent. Et puis, l'explorateur a pu voir de ses yeux ce domestique suivre son maître dans les marches les plus pénibles, les expéditions les plus dangereuses, au milieu des neiges et même sur les monts glacés du détroit de Magellan.

Pourtant, il lui faut se rendre à l'évidence. Une évidence qui, à présent, saute aux yeux, mais a échappé aux observateurs les plus avertis de son expédition. Parce que, finalement, le plus vexant pour le grand homme, c'est que cette découverte n'a pas été faite par les deux médecins-chirurgiens du bord, Louis Claude Laporte et François Vives, pas plus que par leurs aides, Resne l'Aîné et les deux aide-chirurgiens, François Douarin de Lamballe et Sébastien Brisson de Marsillac. Cinq chirurgiens à bord d'une expédition scientifique et pas un pour reconnaître une femme ! Non, le pire est que cette évidence n'a pas été devinée par les hommes de science dont s'enorgueillit l'expédition, mais par les indigènes, des sauvages à demi nus, qui ont tout de suite deviné la supercherie :

« Il fallait qu'une scène qui se passa à Tahiti changeât le soupçon en certitude. M. de Commerson y descendit pour herboriser. À peine Barré, qui le suivait avec les cahiers sous son bras, eut mis pied à terre, que les Tahitiens l'entourent, crient que c'est une femme et veulent lui faire les

honneurs de l'île. Le chevalier de Bournand, qui était de garde à terre, fut obligé de venir à son secours et de l'escorter jusqu'au bateau. »

Bien sûr, alerté, Louis-Antoine de Bougainville finit par tirer la situation au clair :

« Quand je fus à bord de l'Étoile, Barré, les yeux baignés de larmes, m'avoua qu'elle était une fille : elle me dit qu'à Rochefort elle avait trompé son maître en se présentant à lui sous des habits d'homme au moment même de son embarquement ; qu'elle avait déjà servi, comme laquais, un Genevois à Paris ; que, née en Bourgogne et orpheline, la perte d'un procès l'avait réduite dans la misère et lui avait fait prendre le parti de déguiser son sexe ; qu'au reste, elle savait, en s'embarquant, qu'il s'agissait de faire le tour du monde et que ce voyage avait piqué sa curiosité. »

Et d'ajouter, un peu désabusé :

« Elle sera la première, et je lui dois la justice qu'elle s'est toujours conduite à bord avec la plus scrupuleuse sagesse. Elle n'est ni laide, ni jolie, et n'a pas plus de vingt-six ou vingt-sept ans. »

Naturellement, Jeanne Barré (Baret, Baré ou Barret selon les chroniqueurs), qui n'est pas à une dissimulation près, a caché une autre information essentielle afin de ne pas compromettre Commerson. Elle connaît très bien le botaniste qui n'ignore rien de sa situation. Deux ans plus tôt, c'est d'ailleurs lui qui a décidé d'embaucher cette robuste Bourguignonne afin qu'elle puisse s'occuper de son fils. Séduit par la jeune femme, le naturaliste lui donne des cours de botanique et lui confie la préparation des herbiers. Très vite va naître une relation bien plus intime… Au moment de son départ, Commerson, ayant confié l'enfant à un oncle curé, a tout simplement décidé d'emmener sa servante, et maîtresse, afin qu'elle puisse être la première femme à faire le tour du monde. Ils décident ensemble de braver l'interdiction royale de 1689 stipulant que les femmes ne peuvent faire partie d'un équipage. Travestie en homme, la poitrine bandée, la taille rembourrée de tissus, elle bénéficiera de la cabine personnelle du botaniste pour dissimuler aux autres membres d'équipage sa véritable nature…

Très vite, Bougainville va oublier cette grave infraction au règlement de la

marine, se contentant de noter dans son *Journal* la volonté du botaniste de poursuivre sur place ses recherches : « Messieurs de Commerson et Verron consentirent pareillement à différer leur retour en France ; le premier pour examiner l'histoire naturelle de ces îles et celle de Madagascar ; le second pour être à portée d'aller observer dans l'Inde le passage de Vénus. »

L'épisode Jeanne Barré est clos.

Sauf peut-être pour la justice, la jeune femme encourant l'emprisonnement dès son retour en France pour cette grave infraction aux ordonnances. Mais l'aventurière se soucie peu de savoir ce que la cour pourrait décider à son sujet, puisqu'elle décide de suivre le botaniste, qu'elle va assister jusqu'à la mort de celui-ci en 1773.

Ainsi, après s'être inquiété d'avoir une femme à bord (« depuis ce temps il était assez difficile d'empêcher que les matelots n'alarmassent quelquefois sa pudeur »), Bougainville, évoquant son départ de l'île de France, peut noter : « J'y ai laissé sur la demande de l'intendant pour le service du roi dans la colonie […] Commerson, naturaliste embarqué sur l'*Étoile*, et son valet fille en homme. »

À son retour en France, des années après, Jeanne Barré se verra attribuer par le roi Louis XVI une rente de 200 livres pour son courage et son mérite, louant en l'exploratrice une « femme extraordinaire » qui a fait preuve d'une « attitude exemplaire ».

James Cook

La découverte de l'Australie

« Il n'est rien qu'il n'ait tenté. »

George III d'Angleterre

Comme beaucoup de grands voyageurs, James Cook prend soin de noter précisément dans un journal le récit de ses expéditions, ses observations, mais aussi ses réflexions. À l'occasion, elles peuvent s'avérer assez critiques pour les autres explorateurs. Ainsi, Cook ne manque pas de mettre en doute certaines conclusions de Bougainville, s'attachant notamment à rectifier l'opinion très répandue de la légèreté des mœurs sexuelles des Tahitiennes : présenter ces indigènes comme des femmes légères reviendrait à commettre la même erreur et la même injustice que de juger les Anglaises après n'avoir visité que les quartiers de prostituées de Londres. Bien sûr, Cook de préciser : « C'est uniquement par amour de la vérité que je me vois contraint de mentionner ces choses, et non dans le but de critiquer l'ouvrage de M. de Bougainville. » Par ailleurs, le navigateur s'attache toujours à vérifier lui-même les informations. Face à un phénomène non vérifié, Cook cherche à appliquer des méthodes scientifiques, l'observation ou le questionnement direct. Ainsi, Bougainville ayant rapporté que les Tahitiens sont cannibales, Cook entreprend de vérifier cette information : « Mais M. de Bougainville ayant dans son *Voyage autour du monde* mentionné qu'il existait parmi eux des coutumes dont je n'avais pas fait part dans ledit récit publié, et leur véracité me paraissant douteuse, j'en fis l'objet de mon étude. Il fait mention, page 268, de sacrifices humains ; afin de m'assurer de ce point, je me rendis un jour dans un maraï… »

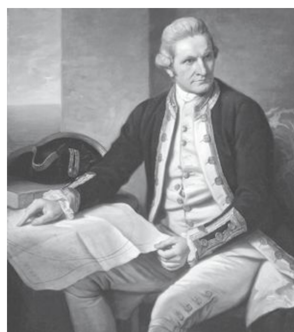
La démarche scientifique de Cook semble tout à fait honorable, mais le

protocole empiriste que s'attache à adopter le navigateur va trouver une bien curieuse et tragique conclusion…

Dix ans avant ce brutal dénouement, James Cook n'est encore qu'un officier de marine parfaitement inconnu. Son expérience se borne aux charbonniers sur lesquels il a navigué le long des côtes de l'Angleterre et à quelques années passées dans la Royal Navy, mais il a déjà l'ambition d'aller « plus loin que tout homme auparavant et aussi loin qu'il le croirait possible ». Cartographe sur un navire parti combattre au Canada, il s'emploie à étudier la topographie des lieux et à dresser une carte de l'embouchure du Saint-Laurent et des côtes de Terre-Neuve. Un travail exceptionnel qui va enfin le faire remarquer de l'amirauté et de la Royal Society.

Choisi pour ses qualités d'hydrographe et de marin, Cook est chargé par la Royal Society d'explorer le sud de l'océan Pacifique, avec pour principales missions l'observation du transit de Vénus au niveau de l'île du Roi-George (Tahiti), découverte quelques mois plus tôt par l'anglais Wallis, et résoudre une fois pour toutes la question de la *Terra Australis Incognita*.

En 1768, Cook s'embarque avec une solide équipe de savants à bord de l'*Endeavour*, un navire charbonnier robuste, capable d'affronter les tempêtes et très pratique puisqu'il peut contenir une très grande quantité de provisions. En outre, le faible tirant d'eau de ce trois-mâts-barque de moins de 400 tonneaux lui permettra non seulement de remonter les cours d'eau, mais aussi de s'approcher sans danger des nombreux récifs et archipels du Pacifique.



Cook n'est pas un navigateur ordinaire.

Prévoyant, il va être le premier capitaine à lutter efficacement contre le scorbut en emportant d'importantes réserves de fruits frais, de viande fraîche, d'oignons, de vin et de rhum. Pendant le voyage, il va jusqu'à flageller deux hommes qui refusent de se nourrir correctement. Il oblige même tous les membres de son équipage à consommer de la choucroute, un régime si efficace que tous seront beaucoup moins affectés par le scorbut que de coutume.

Après avoir quitté Plymouth le 24 août 1768, l'expédition prend la direction des mers du Sud.

Pour rallier Tahiti, l'*Endeavour* doit traverser l'Atlantique, franchir la pointe de l'Amérique du Sud avant de naviguer dans l'océan Pacifique. Après avoir passé le cap Horn, on débarque à Tahiti le 13 avril 1769. Une fois les relevés astronomiques accomplis, l'explorateur part à la recherche de la fameuse *Terra Australis*. James Cook doute de l'existence de ce continent, mais il explore méticuleusement les îles occidentales voisines, qu'il baptise « îles de la Société » en l'honneur de la Royal Geographical Society de Londres.

Lorsque la vigie aperçoit la Nouvelle-Zélande, en octobre 1769, il est évident que l'expédition va être un grand succès. Ce nouveau territoire que l'on pensait être un continent, sur lequel il est le second Européen à débarquer après Abel Tasman, s'avère se limiter à deux grandes îles. Après avoir cartographié l'intégralité de ses côtes, l'expédition poursuit sa route et aperçoit une nouvelle terre le 20 avril 1770, un lieu que Cook nomme Point Hicks et qui correspond au sud-est du continent australien.

Cook et son équipage sont les premiers Européens à apercevoir l'Australie.

Trois jours plus tard, James Cook effectue la première observation directe des autochtones : « Ils semblaient être de couleur très sombre ou noirs, mais je ne saurais dire s'il s'agissait de la couleur réelle de leur peau ou de vêtements qu'ils pouvaient porter. » Six jours plus tard, il débarque de son navire, l'*Endeavour*, sur le continent, à un endroit qu'il baptise Botany Bay. Le capitaine poursuit son voyage, mais dans la nuit du 11 juin, l'*Endeavour* heurte la Grande Barrière de corail et se trouve gravement endommagé. Le

continent est à plus d'une trentaine de kilomètres. Il faut jeter par-dessus bord près de 50 tonnes de matériel de recherche ainsi que d'autres équipements. Par chance, le bateau peut être dégagé du récif le lendemain et le trou de la coque est comblé en partie à l'aide d'un morceau de corail géant. Cook échoue le navire pour effectuer les réparations les plus urgentes. En arrivant dans les Indes néerlandaises, Cook revendique pour la Couronne britannique la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Galles du Sud et la totalité de la côte est de l'Australie ; après quoi, l'explorateur reprend la route de l'Angleterre où il arrive en 1771.

La mission n'ayant pas été pleinement menée à bien, il lui faut repartir l'année suivante. Il convient de régler une fois pour toutes la question de ce continent austral qui continue de mobiliser les grands esprits du siècle et que l'on se plaît encore à imaginer couvert de richesses.

Promu capitaine de frégate, James Cook affrète deux navires charbonniers, le *Resolution* et l'*Adventure*, avec lesquels il prévoit de descendre beaucoup plus au sud. Le 13 juillet 1772, les navires appareillent, avec à leur bord une petite équipe de savants, scientifiques et artistes : le naturaliste Forster, l'astronome Wales, et le peintre William Hodges. En outre, Cook dispose d'instruments modernes parmi lesquels plusieurs chronomètres nouvellement fabriqués afin de déterminer avec précision les longitudes. Pendant 3 ans, il va parcourir près de 120 000 km et faire le tour du monde. En descendant toujours plus au Sud dans les régions polaires ; Cook cherche sans relâche la *Terra Australis*, finit par frôler le continent antarctique, mais doit renoncer, la banquise empêchant les navires de descendre plus au sud : « Moi, dont la seule ambition est de descendre vers le sud plus loin qu'aucun homme ne l'a jamais fait, j'avoue que je ne suis pas fâché de rencontrer cet obstacle. C'est pour nous la fin des souffrances sans nom qui accompagnent toute navigation dans les régions polaires […]. Maintenant, je n'ai plus aucune raison pour ne pas virer de bord. »

Le 11 mars 1773, Cook se ravitaille en vivres à l'île de Pâques, poursuit son exploration des mers polaires vers l'est avant de rentrer à Plymouth le 30 juillet 1775.

Dès l'année suivante, Cook repart pour une troisième expédition. Cette

fois-ci, il s’agit de trouver un passage au nord du continent américain. Le passage du Nord-Ouest, censé être situé entre les pointes nord de l’Amérique et de la Sibérie est alors l’autre grande énigme géographique de l’époque. Pour la troisième fois en moins de 10 ans, à bord du *Resolution* et du *Discovery*, Cook et son équipe d’érudits repartent pour un nouveau tour du monde à destination du nord de l’océan Pacifique. Après une escale aux Canaries, les deux navires franchissent le Cap, puis accostent aux Kerguélen, dont ils font les relevés. Après avoir rejoint la Nouvelle-Zélande, Cook poursuit sa route vers Tahiti. Continuant à faire voile vers le nord, l’explorateur franchit l’équateur et découvre le jour de Noël 1777 une île seulement habitée de tortues de mer, qu’il appelle île Christmas. Le 18 janvier l’expédition découvre un important groupe d’îles, parmi lesquelles Hawaii, et auxquelles le navigateur donne le nom d’îles Sandwich, nom du premier lord de l’amirauté. Puis, mettant le cap à l’est, il se trouve en mars 1778 en vue des côtes américaines de Californie, qu’il remonte loin vers le nord. Mettant toujours cap au nord, James Cook finit par se retrouver de nouveau bloqué par les glaces au niveau du détroit de Béring et est contraint de faire voile au sud pour rejoindre les îles Sandwich, puis Hawaii, le 26 novembre 1778.

À son arrivée, de grandes fêtes sont organisées en l’honneur de Lono, dieu local du bonheur et de l’agriculture. Cook, assimilé à ce dieu, est couvert de présents. L’accueil est extrêmement chaleureux jusqu’au départ des navires qui reprennent la mer un mois plus tard. Cette fois-ci, le voyage est écourté par une avarie due au mauvais temps qui oblige le *Resolution* à revenir au mouillage dans la baie de Kealakekua pour réparer. À sa seconde arrivée à Hawaii, l’endroit était désert. Les Hawaïens sont entrés dans la saison de Ku, le dieu de la guerre. L’accueil est nettement moins chaleureux. Les indigènes considèrent que les Européens abusent de leur hospitalité et commencent à peser lourdement sur leurs réserves de nourriture. Leur rancœur s’accroît lorsqu’un des leurs reçoit 140 coups de fouet pour vol. Les tensions se multiplient entre les membres de l’équipage et les autochtones. Quand quelques outils sont subtilisés, les hommes de Cook doivent fuir à la nage pour sauver leur vie. Puis un des canots du navire est

dérobé. Cook décide de descendre à terre pour enquêter, armé de son fusil à deux coups et accompagné seulement de quelques marins. Cook ordonne que le chef du village soit pris en otage jusqu’à ce que le canot soit restitué. Le roi accepte, mais l’une de ses épouses se précipite en pleurant, le suppliant de ne pas y aller. Alors que 2000 indigènes et les marins de Cook, alignés le long de la plage, observent la scène, une rumeur se répand, affirmant que l’un des chefs a été tué.

Les évènements deviennent incontrôlables.

Un homme, furieux, se précipite, brandissant une lance vers Cook. Le capitaine, saisi par la colère ou craignant vraiment pour sa vie, abat l’indigène, provoquant une bataille générale. Les pierres et les sagaies se mettent à voler. Déterminé à effectuer une retraite digne, il se retourne pour faire signe aux bateaux de se rapprocher. C’est à ce moment qu’il est frappé d’un coup violent sur la nuque.



Alors qu’il s’affaisse, des dizaines de guerriers sautent sur lui et le criblent de coups de lances dans l’eau peu profonde. James Cook est assassiné par la main même de ceux qui le considéraient jusqu’alors comme un demi-dieu. En larmes, l’équipage atteint le navire. « Un silence général s’est ensuivi sur tout le bateau, écrit l’un des marins, nous avions l’impression de vivre un cauchemar qu’il nous a fallu du temps pour accepter. »

Plus tard, un indigène témoignera : « Après sa mort, nous avons tous poussé des gémissements. Nous avons séparé et brûlé les chairs, comme nous le pratiquions sur nos propres chefs quand ils mouraient. »

À bord du *Resolution*, on voit brûler pendant la nuit un bûcher où ont été placés les restes du dieu déchu. Le maître William Bligh, qui deviendra

célèbre pour avoir inspiré la mutinerie du *Bounty*, appelle à une terrible vengeance. Charles Clerke, adjoint de Cook, réussit à persuader l'équipage de patienter pendant la récupération des corps et de l'équipement scientifique. Le navire met quelques jours à appareiller. Entre-temps, les Hawaïens viennent demander pardon. Ils regrettent sincèrement d'avoir tué le capitaine Cook dont ils apportent pieusement le crâne et les mains. Ces restes sont placés dans un cercueil et immergés en présence de l'équipage. Lorsque la mission revient en Angleterre en 1780, la nouvelle de la mort de James Cook bouleverse toute l'Europe, tant l'homme et le marin est respecté et admiré par tous. Admiration dont le chirurgien du *Discovery* témoignera de façon émouvante : « Plein de sang-froid et d'intrépidité dans les périls, grand et original dans tous ses projets. Dans toutes les situations, il était le seul, l'unique : tous les yeux se tournaient vers lui, comme vers l'étoile qui nous guidait. »

Jean-François de La Pérouse

Le mystère d'une étrange disparition

« A-t-on des nouvelles de M. de La Pérouse ? »
Louis XVI

À la même époque, en France, Louis XVI se montre très impressionné par les voyages de James Cook. Le roi nourrit une véritable passion pour les avancées scientifiques et les grandes découvertes. Fleurieu, secrétaire d'État à la Marine, s'intéresse lui aussi à ce qui se passe dans le Pacifique. Entre la côte ouest du continent nord-américain et l'Asie, c'est tout un monde dont la connaissance échappe à la France. Or, le ministre, comme le roi, comprend la nécessité d'y développer des relations commerciales. Dès lors, il faut s'employer au plus vite à combler le retard de la France sur les Anglais en envoyant sur place une mission d'information chargée de cartographier les lieux afin de préparer l'installation de futurs comptoirs commerciaux. Pour rivaliser avec Cook et marcher sur les traces de Bougainville, Fleurieu connaît l'homme de la situation, Jean-François de Galaup, comte de La Pérouse.

Fraîchement nommé capitaine de vaisseau, l'homme a 40 ans et peut déjà faire état d'une belle carrière au service de la marine et de la France : blessé lors de la guerre de Sept ans contre les Anglais, plusieurs campagnes aux Antilles et dans l'océan Indien, libération du comptoir de Mahé, courageuse intervention dans la baie d'Hudson pendant la guerre d'indépendance des États-Unis... L'officier, qui a reçu la croix de Saint-Louis quelques années plus tôt, a su faire preuve à merveille de son dévouement et de ses compétences. C'est donc à lui que va être confier le commandement d'une grande expédition rassemblant une équipe de savants – des naturalistes, botanistes, météorologues, physiciens et astronomes – chargés de compléter

les cartes et répertoires scientifiques, afin de préparer l'ouverture de nouvelles voies de commerce en Extrême-Orient. Le roi lui-même a rédigé ses instructions personnelles : « Pour résumer ce qui est proposé dans ce mémoire, et les observation que j'ai faites, il y a deux parties, celle du commerce et celle des reconnaissances. La première a deux points principaux, la pêche de la baleine dans l'Océan méridional au sud de l'Amérique et du cap de Bonne Espérance ; l'autre est la traite des pelleteries dans le nord-ouest de l'Amérique, pour être transportées en Chine et, si l'on peut, au Japon. Quant à la partie des reconnaissances, les points principaux sont celui de la partie nord-ouest de l'Amérique, qui concourt avec la partie commerciale, celui des mers du Japon, qui y concourt aussi, mais pour cela je crois que la saison proposée dans le mémoire est mal choisie ; celui des îles Salomon et celui du sud-ouest de la Nouvelle-Hollande. Tous les autres points doivent être subordonnés à ceux-là, on doit se restreindre à ce qui est le plus utile et qui peut s'exécuter à l'aise dans les trois années proposées. » Et de préciser, avec l'aménité qui lui est propre : « Le sieur de La Pérouse, dans toutes les occasions, en usera avec beaucoup de douceur et d'humanité envers les différents peuples qu'il visitera au cours de son voyage. Il s'occupera avec zèle et intérêt de tous les moyens qui peuvent améliorer leur condition en procurant à leur pays les légumes, les fruits et les arbres utiles en Europe, en leur enseignant la manière de les semer et de les cultiver… »

Le 1er août 1785, deux navires, l'*Astrolabe* et la *Boussole*, quittent Brest et prennent la route du cap Horn. Leur voyage doit durer trois ans. Le 6 novembre, la flottille arrive au large des côtes du Brésil : « Après quatre-vingt-seize jours de navigation, nous n'avions pas un seul malade ; la différence des climats, les pluies, les brumes, rien n'avait altéré la santé des équipages, mais nos vivres étaient d'une excellente qualité. Je n'avais négligé aucune des précautions que l'expérience et la prudence pouvaient m'indiquer ; nous avions eu en outre le plus grand soin d'entretenir la gaieté en faisant danser les équipages chaque soir, lorsque le temps le permettait, depuis huit heures jusqu'à dix. »

Le Chili est atteint le 24 février de l'année suivante. Ensuite, les navires

font escale à l'île de Pâques en avril, puis à Hawaii le 30 mai 1786. Une reconnaissance des côtes du Canada et de l'île de Vancouver tourne au drame lorsque deux chaloupes font naufrage dans la baie de Lituya, entraînant la mort de 22 marins. Cette tragédie affecte profondément La Pérouse qui note dans son journal : « Je ne crains pas de laisser connaître que mes regrets ont été depuis ce jour accompagnés de mes larmes, et que le temps n'a pu calmer ma douleur. »

Après San Francisco, l'expédition poursuit vers la Chine, et le 28 mars 1787 commence l'exploration de la côte asiatique : Canton, Formose et le Japon. La Pérouse peut alors entreprendre l'exploration des côtes de l'Asie du Nord « où aucun navire européen n'avait pénétré jusqu'à nous ». Le Français est heureux de pouvoir en établir les premières cartes, mais « ces contrées habitées par des peuples barbares envers les étrangers ne nous avaient pas permis de songer à y relâcher. Nous savions au contraire que les Tartares étaient hospitaliers […]. Nous brûlions d'impatience d'aller reconnaître cette terre. C'était la seule partie du globe qui avait échappé à l'attention de l'infatigable capitaine Cook ».

Après avoir observé les côtes méconnues de la Corée, l'expédition rejoint la péninsule russe du Kamtchatka, où est débarqué Barthélémy de Lesseps. Parlant couramment russe, l'oncle du constructeur du canal de Suez est chargé de ramener par voie de terre les documents collectés. Pour ce faire, il réussira l'exploit inhumain de traverser seul toute la Sibérie.

Au Kamtchatka, La Pérouse apprend, par l'arrivée d'un courrier de France, sa promotion au rang de chef d'escadre et reçoit l'ordre de se rendre en Australie pour espionner les Anglais. Les navires reprennent la mer et font route vers le sud. Une nouvelle catastrophe les y attend. À l'île Maouna, le commandant de l'*Astrolabe* est assailli par un groupe d'indigènes voulant piller les canots occupés à charger de l'eau fraîche. L'officier, ami personnel de La Pérouse, ainsi qu'une douzaine d'autres marins sont massacrés à coups de pierres et de massues.

Fortement affligée par la disparition de ces hommes, démoralisée et affaiblie par les carences alimentaires, l'expédition reprend sa route vers l'Australie. Le 16 janvier 1788, les deux frégates arrivent à Botany Bay, où

les Français ont la surprise de découvrir une flotte anglaise à la recherche d’un endroit propice à l’installation de 700 forçats. La Pérouse en profite pour confier quelques lettres adressées à leurs « compatriotes européens ». Dans une lettre adressée le 7 février au ministère de la Marine, La Pérouse annonce son intention de gagner la Nouvelle-Calédonie et la Nouvelle-Guinée.

Ce sera la dernière nouvelle de l’expédition La Pérouse.

Après le départ de la flottille de Botany Bay, le 10 mars 1788, plus personne n’entendra parler de l’*Astrolabe* et la *Boussole.*

Commence alors le mystère La Pérouse.

Après avoir accompli leur mission, les deux frégates doivent revenir en France courant 1789. Deux années s’écoulent sans aucune nouvelle. Un silence est d’autant plus préoccupant que l’officier s’est toujours efforcé d’envoyer régulièrement lettres et rapports sur son travail. Le pire est à craindre, mais les premières agitations de la Révolution française vont empêcher d’organiser une expédition de secours. Malgré les troubles, l’intérêt pour l’expédition est toujours grand et, en 1791, la Société d’histoire naturelle de Paris parvient à se faire entendre devant l’Assemblée nationale, et Louis XVI est prié d’ordonner l’armement de deux navires de recherche. L’histoire rapportera que le roi, quelques minutes avant son exécution, aurait demandé des nouvelles de l’expédition de La Pérouse.

Il n’y en aura pas.

Pendant 40 ans, on va rester sans nouvelle de l’expédition qui sombre peu à peu dans l’oubli. On craint un silence définitif et que rien ne vienne éclaircir le mystère de la disparition jusqu’à cette année 1827, où un capitaine anglais, Peter Dillon, affirme avoir localisé une des épaves sur le récif de Vanikoro, au nord-est de l’Australie, et annonce la nouvelle au ministère français de la Marine. Pour le prouver, il enverra une épée en argent de confection française, ayant manifestement appartenu au commandant de l’expédition : « Je vous envoie, ci-inclus, la garde d’épée française que j’ai apportée de Tucopia ; elle peut guider à la découverte de celui à qui elle appartenait ; il y a trois empreintes dessus, une desquelles on croit ici le nom entier de La Pérouse. Une des autres empreintes semble

désigner des titres maçonniques. Je ne puis hasarder ma propre opinion sur l'interprétation de ces chiffres, mais j'ose dire qu'ils ne seront pas longtemps en France avant d'être entièrement connus. Une partie de l'information que j'obtins à Tucopia fut que le vaisseau perdu à Vhanou avait eu tout son équipage massacré par les habitants en furie, dont une partie avait été tuée par le canon avant que le vaisseau ne fût mis en pièces, et qu'à peu près 60 crânes de ces malheureux Européens avaient été offerts à leur Dieu et que ces crânes sont conservés jusqu'à ce jour dans le Temple des Esprits à Vhanou. »

L'année suivante, le site sera visité par Jules Dumont d'Urville qui élèvera sur le rivage un monument à la mémoire des explorateurs et retirera du fond de la mer un nombre considérable d'objets : écuelles et cuillers en argent, chaînes de hauban, pièces de bois fleurdelisées… Autant de témoignages concrets de la réalité du sort connu par ses infortunés compatriotes.

Finalement, le mystère ne sera véritablement éclairci que bien plus tard.

Dans les années 1960, l'épave de la *Boussole*, le navire amiral de La Pérouse, est découverte par la marine nationale, pas très loin de l'*Astrolabe* à Vanikoro. Huit expéditions successives vont permettre de collecter des milliers d'objets. En 1999, les archéologues découvrent un camp de naufragés sur l'île de Vanikoro, preuve que des marins ont survécu au naufrage. Quatre ans plus tard, un squelette parfaitement conservé est remonté des fonds marins par les chercheurs. En 2005, un sextant estampillé permet de localiser exactement l'épave de la *Boussole* et d'établir le scénario du naufrage de l'expédition La Pérouse, certainement victime d'un cyclone. Dès lors, il devient possible de se représenter la terreur et l'horreur d'une certaine nuit d'avril 1788, quand l'*Astrolabe* et la *Boussole* s'échouent sur les récifs d'une île totalement isolée de l'archipel de Salomon, avec à leur bord les meilleurs scientifiques français et une centaine de marins bretons.



Jules Dumont d'Urville

Sur les traces de La Pérouse

« Tout ce que j'ai pu faire pour mon pays, je l'ai fait. La France ne m'oubliera pas. »

Jules Dumont d'Urville

C'est un beau dimanche de printemps. La journée du 8 mai 1842 a été particulièrement ensoleillée et, comme beaucoup de Parisiens, Jules Dumont d'Urville a emmené sa famille assister au spectacle des grandes eaux donné à Versailles pour la fête du roi Louis-Philippe. Pour l'occasion, la Compagnie des chemins de fer a mis à la disposition du public des voitures supplémentaires. En fin d'après-midi, après la fête, la foule s'entasse dans les 40 voitures du train de 17 h 30. Tiré par deux locomotives, le train quitte Versailles pour Paris. Le voyage, qui inaugure la nouvelle liaison ferroviaire, semble être un succès annonciateur de l'incroyable essor que va connaître en France ce nouveau moyen de transport. Pourtant, près de Meudon, c'est l'accident. La rupture d'un essieu de la première locomotive provoque une catastrophe en chaîne : la locomotive se couche sur le côté, entraînant la seconde locomotive. Les premières voitures, où se trouve Dumont d'Urville, sont broyés et deviennent aussitôt la proie des flammes. Les portes des voitures ayant été verrouillées de l'extérieur par les employés soucieux d'éviter les passagers clandestins, les passagers sont pris au piège. L'amiral Dumont d'Urville périt carbonisé avec sa femme, son jeune fils et des dizaines d'autres voyageurs.

Par une cruelle ironie du sort, cet homme, qui a accompli trois fois le tour du monde, reconnu l'Antarctique, découvert la terre Adélie, exploré l'Océanie et affronté d'innombrables dangers de toute nature, meurt brûlé

vif lors du premier accident de chemin de fer survenu en France, à quelques kilomètres de Paris. Ainsi disparaît un des derniers grands explorateurs français, un homme de science et un navigateur hors pair, dans la lignée de Bougainville et de La Pérouse.



Justement, c'est une mission consacrée à son illustre prédécesseur qui va marquer son accession au rang de commandant. En 1826, Jules Dumont d'Urville s'est déjà distingué par son intuition et sa détermination qui ont permis, lors d'une expédition scientifique en mer Noire et dans les îles grecques, de ramener en France une statue antique récemment exhumée dans un champ par un paysan, la Vénus de Milo. Tout juste décoré de la croix de Saint-Louis, le jeune officier accomplit deux circumnavigations dirigées par Louis Duperrey. Un long voyage de 31 mois, riche d'enseignements, qui va le mener à Rio de Janeiro, aux Malouines, au Chili, à Haïti, aux Moluques, en Australie, en Nouvelle-Zélande, aux îles Bourbon, à Maurice, à Sainte-Hélène…

Décoré de la Légion d'honneur, le capitaine de frégate de 36 ans prend donc le commandement de *La Coquille.* La corvette – rebaptisée l'*Astrolabe* en hommage à La Pérouse – quitte Toulon pour le Pacifique, le 25 avril 1826. Sa mission est d'explorer la zone comprise entre la Nouvelle-Guinée et les îles Salomon et de retrouver la trace du naufrage de La Pérouse. Cela fait 37 ans que l'*Astrolabe* et la *Boussole* ont sombré, mais Dumont d'Urville parvient à localiser les restes de l'expédition en menant sa propre enquête : «Les questions des Blancs restèrent tout aussi peu fructueuses, jusqu'à ce que M. Jacquinot s'avisât de déployer un morceau de drap rouge. Ce spectacle alluma chez un naturel une telle convoitise qu'il

s’offrit sur le champ à conduire le canot sur le lieu du naufrage, réclamant en récompense le morceau d’étoffe. Aussitôt conclu ce marché, l’indigène prit place dans l’embarcation et la guida par signes le long du récif, vers le sud, jusqu’à une coupée située presque en face du lieu de la côte terrestre nommé Ambi, non loin du village de Païou. Là, le canot pénétra dans la coupée de brisants, qui n’était qu’une fausse passe de trois mètres, et le guide, montrant du doigt le fond de l’eau, cria dans son langage : «Regardez !» Tous les assistants se penchèrent sur le plat-bord. La mer était immobile, le ciel clair, et pour le moment aucune averse ne venait troubler la surface de l’eau et gêner sa transparence. À la profondeur de dix ou quinze pieds peut-être, apparaissaient, épars et empâtés de coraux les débris métalliques d’un grand navire, parmi lesquels ont distingua bientôt des ancres, des canons, des boulets, et divers autres objets, avec de nombreuses plaques de plomb. […] Tout le bois avait disparu et les objets les plus menus en cuivre et en fer étaient corrodés par la rouille et complètement défigurés. J’envoyai la chaloupe relever au moins une ancre et un canon, afin de les porter en France comme preuves irréfutables du naufrage de nos infortunés compatriotes. »

La mission est un succès, tant sur le plan historique que scientifique. À son retour, après avoir exploré les Nouvelles-Hébrides, la Nouvelle-Bretagne, la Nouvelle-Irlande, les rivages nord de la Nouvelle-Guinée et la Tasmanie, Dumont d’Urville peut faire état de travaux impressionnants : 65 nouvelles cartes, 7000 plantes rares ou inconnues, 10 000 spécimens d’animaux, d’immenses récoltes d’histoire naturelle amassées durant tout le cours de la campagne qui vont être déposées au Muséum d’histoire naturelle et enrichir considérablement les connaissances scientifiques et ethnologiques.

Dix ans plus tard, une nouvelle expédition est lancée vers les mers australes qui permettent de découvrir de nouvelles terres dans l’Antarctique. Ainsi, son épouse Adèle aura l’honneur de donner son nom à une terre encore inconnue baptisée terre Adélie.

De retour en France en décembre 1840, Dumont d’Urville est promu au rang d’amiral et reçoit la grande médaille d’or de la Société de géographie.

Deux ans plus tard paraissent les trois premiers volumes du *Voyage au pôle Sud et dans l'Océanie*. L'explorateur s'apprête à écrire le quatrième chapitre du prochain volume lorsqu'il décide de s'octroyer quelques jours de repos avec sa femme et son fils…



Alexander von Humboldt

À la redécouverte de l'Amérique

« D'abord, ils nieront la chose. Ensuite, ils la minimiseront. Enfin, ils diront que cela se savait depuis longtemps. »

Alexander von Humboldt

Plus ils sont gros, mieux c'est ! Humboldt est ravi. La forêt équatoriale recèle les plus beaux spécimens de moustiques que l'on puisse trouver. Ils ont la taille de grosses guêpes et font le désespoir de ses compagnons de route. En revanche, ils comblent l'entomologiste qui, absorbé dans la classification de ces « diptères némocères de la famille des culicidés » en oublie presque leur redoutable piqûre. D'ailleurs, leurs cousins *zancudos*, bien que plus petits, sont plus à craindre. Mais, bien sûr, le savant n'a pas de temps à perdre avec des considérations aussi mesquines que la peur du danger ou de la douleur. Ce ne sont que des informations, des distractions risquant de le détourner de son travail. Certes, comme tout bon Prussien qui se respecte, le baron Humboldt a un instinct de survie développé, mais l'homme se refuse d'entacher son périple scientifique par des considérations aussi mesquines que, par exemple, la peur des caïmans qui infestent les eaux dans lesquelles son expédition patauge depuis des jours. D'ailleurs, le savant est persuadé qu'il ne risque rien de ces gros crocodiliens, qui sont probablement plus effrayés par la présence de redoutables piranhas. De toute façon, Humboldt a toujours placé en priorité la curiosité scientifique, le désir d'apprendre, d'étudier et de classifier. Ses devoirs de savant priment sur toute autre considération. Sans cela, il n'aurait certainement pas eu la chance, le privilège d'étudier les gymnotes.



Pour un naturaliste et un géographe de l’envergure d’Alexander von Humboldt (ou Alexandre de Humboldt), l’Amérique est le terrain d’aventure par excellence. Homme de science, ce jeune aristocrate ne peut se résoudre à étudier la botanique ou la chimie en laboratoire. Ce qui l’intéresse, c’est le vivant, la nature, l’exotisme.

Pour ces raisons, Humboldt s’est d’abord efforcé de rejoindre l’équipe de savants de Napoléon en Égypte. Sans succès. Il a alors eu l’idée de prendre un navire en Espagne pour Smyrne afin de s’essayer à l’archéologie. En vain. Toujours déterminé, le savant multiplie les contacts. Après avoir fait la connaissance du botaniste français Aimé Bonpland, il réussit à intéresser à ses travaux le couple royal espagnol. Face à sa détermination, le roi d’Espagne confie à Humboldt la responsabilité d’une grande mission scientifique en Amérique du Sud ; une grande expédition de cinq ans visant à étudier l’interaction des forces naturelles.

Le 5 juin 1799, le *Pizarro* quitte La Corogne pour les Canaries. Naturellement, les deux naturalistes ne peuvent pas débarquer à Ténériffe sans faire l’ascension du pic : « Presque tous les naturalistes qui sont passés aux Indes n’ont le loisir que d’aller au pied de ce colosse volcanique et d’admirer les jardins délicieux du port de l’Orotava. J’ai eu le bonheur que notre frégate, le *Pizarro*, s’arrêta pendant six jours. J’ai examiné en détail les couches dont le pic de Teyde est construit… Nous dormîmes, au clair de la lune, à 1200 toises de hauteur. La nuit à deux heures, nous nous mîmes en marche vers la cime, où, malgré le vent violent, la chaleur du sol qui brûlait nos bottes, et malgré le froid perçant, nous arrivâmes à huit heures. Je ne vous dirai rien de ce spectacle majestueux, des îles volcaniques de Lancerote, Canarie, Gomère, que l’on voit à ses pieds ; de ce désert de vingt

lieues carrées couvert de pierre ponce et de laves, sans insectes, sans oiseaux ; désert qui nous sépare de ce bois touffu de lauriers et de bruyères, de ces vignobles ornés de palmiers, de bananiers et d'arbres de dragon dont les racines sont baignées par les flots… »

Au mois de juillet, Humboldt et Bonpland arrivent à Cumana, sur la côte du Venezuela, en Nouvelle-Espagne. Humboldt va pouvoir enfin se consacrer à l'exploration scientifique de l'Amérique espagnole, Cuba et l'Amérique centrale : « Quel bonheur ! Ma tête en tourne de joie… Quels trésors d'observations vais-je pouvoir faire pour enrichir mon travail sur la construction de la terre… »

La grande aventure scientifique commence.

« Nous sommes ici dans le pays le plus divin et le plus merveilleux. Des plantes extraordinaires, des anguilles électriques, des tigres, des tatous, des singes, des perroquets et de nombreux, très nombreux Indiens purs, à demi sauvages, une race d'hommes très belle et très intéressante… Et quelles couleurs ont les oiseaux, les poissons et même les crabes (bleu de ciel et jaune). Depuis notre arrivée, nous courons partout comme des fous ; les trois premiers jours, nous n'avons rien pu observer car on abandonne toujours un objet pour en prendre un autre… »

À pied ou à cheval, affrontant des difficultés considérables, Humboldt et Bonpland parcourent les côtes du Venezuela avant de s'enfoncer plus profondément sur des territoires encore inconnus. Lancés à la découverte de la forêt tropicale, les deux hommes vont explorer l'Orénoque en pirogue, ambitionnant de démontrer l'existence d'un canal reliant ce fleuve à l'Amazone. Après une remontée des eaux des deux fleuves, ils finissent par identifier un bras de rivière, le canal de Cassiquiare, dont ils dressent un plan précis et localisent le lieu exact de la source de l'Orénoque : « Depuis un demi-siècle, personne dans ces missions espagnoles ne doutait plus de la communication qui existe entre ces deux grands systèmes de rivières. Le but important de notre navigation se réduisait donc à fixer, par des observations astronomiques, le point de son entrée dans le Rio Negro, et celui de la bifurcation de l'Orénoque. »



Les deux explorateurs regagnent Cumana au mois d’octobre 1800 : « Ma santé a résisté aux fatigues d’un voyage de plus de treize cents lieues, mais mon pauvre compagnon Bonpland a été pris, aussitôt son retour, d’une fièvre accompagnée de vomissements, dont il eut grand-peine à guérir. Il fallait un tempérament d’une vigueur exceptionnelle pour résister aux fatigues, aux privations, aux préoccupations de tout genre qui assaillent les voyageurs dans ces contrées meurtrières. Être entouré continuellement de tigres et de crocodiles féroces, avoir le corps meurtri par les piqûres de formidables mosquitos ou de fourmis, n’avoir pendant trois mois d’autres aliments que de l’eau, des bananes, du poisson et du manioc, traverser le pays des Otomaques, qui mangent de la terre, descendre sous l’équateur les bords du Casiquiare, où pendant cent trente lieues de chemin on ne voit pas une âme humaine, le nombre n’est pas grand de ceux qui peuvent surmonter ces fatigues et ces périls, mais encore moins nombreux sont ceux qui, sortis victorieux de la lutte, ont assez de courage et de force pour l’affronter de nouveau. »

Manifestement, le courage et la force ne manquent pas. Après ces premières découvertes, l’expédition se poursuit au milieu d’une végétation exubérante, par une chaleur hostile, au cœur d’un monde semé d’embûches et de dangers, dans une région que l’on avait considérée comme le pays mythique de l’Eldorado. Pour accumuler les observations, les relevés et les échantillons, les deux hommes n’hésitent pas à se frayer un chemin dans les forêts vierges les plus denses ou à escalader les plus hautes montagnes dont ils s’attachent à mesurer précisément l’altitude. Le 23 juin 1802, Humboldt s’approche du sommet du Chimborazo, 6310 m, dépassant à 5600 m le

record d'altitude connu pour un être humain. Il est alors « l'homme le plus haut du monde ». Son ascension – en costume de ville – représente un exploit humain incroyable, mais pour le savant, il ne s'agit que de satisfaire une curiosité scientifique, « le but principal étant les progrès des connaissances physiques, toute autre considération doit être subordonnée à celle de l'instruction et de l'utilité ». Se refusant à se mettre en scène dans son *Journal* et dans les notes prises au cours de son expédition, Humboldt se refuse de faire de son ascension du Chimborazo un récit sensationnel, le simple compte-rendu d'une excursion scientifique ne pouvant « offrir que peu d'intérêt dramatique ». En revanche, le savant se passionne pour l'observation des effets physiologiques de l'ascension sur sa propre personne : « Nous commencions tous à souffrir, toujours davantage, de nausée. L'envie de vomir s'unissait au vertige et était bien plus gênant que la difficulté à respirer. Nos gencives et nos lèvres saignaient, et même la membrane conjonctive de nous tous était injectée de sang. Toutes ces manifestations varient beaucoup selon l'âge, la constitution, la sensibilité de la peau et la fatigue accumulée dans les muscles, mais pour les individus, ils sont une sorte de mesure de la raréfaction de l'air et de l'altitude absolue qui a été atteinte… »

L'expédition va durer trois ans : l'Amazonie, Cuba, la cordillère des Andes… Alors que Bonpland procède essentiellement à des relevés botaniques, Humboldt multiplie les observations, s'intéressant aussi bien à la nature des roches, à la reconnaissance des étoiles, au climat, aux orages tropicaux, aux différentes espèces d'arbres, à la consommation de fèves de cacaoyers sauvages, à la température des eaux courantes, à l'étude des moustiques, à la densité des populations indigènes, aux fascinants cas d'anthropophagie…

Après une remontée vers le nord, l'expédition arrive à Mexico en avril 1803. C'est un véritable succès pour Humboldt et Bonpland : au cours des 15 000 km de leur trajet, plus de 20 000 spécimens botaniques et animaux ont été collectés. L'expédition est également exceptionnelle pour les développements de géographie physique et météorologique qu'elle apporte. Les deux explorateurs contribuent également très fortement aux études

d'éthologie, d'observation des cultures indigènes, des antiquités archéologiques mexicaines et péruviennes.

Couvert d'honneurs, Humboldt va s'attacher pendant cinq ans à analyser, classer et publier les données recueillies lors de son équipée américaine : *Voyage aux régions équinoxiales du Nouveau Continent*. Réunissant la première collection iconographique américaniste, Humboldt va publier pas moins de 30 volumes en 20 ans. Une somme colossale de connaissances qui jettera les bases de l'anthropologie culturelle précolombienne et vaudra au « découvreur scientifique de l'Amérique » d'être considéré comme un nouveau Christophe Colomb.



Lewis et Clarke

La première traversée du continent nord-américain

« J'ai eu aujourd'hui trente et un ans. Selon toute probabilité, j'ai vécu à peu près la moitié du temps que je passerai dans ce monde terrestre, et j'ai fait peu de chose jusqu'à présent, très peu, en vérité, pour aider au bonheur de la race humaine ou à l'avancement de la génération suivante. »

Meriwether Lewis

Lewis, secrétaire particulier du président Thomas Jefferson, peut repenser avec un certain regret au temps perdu, à ces « multiples heures gaspillées dans l'indolence » qui auraient pu être consacrées à l'action, ou à l'acquisition de nouvelles connaissances, mais son caractère ne le porte jamais très longtemps à ce genre d'introspection malheureuse. C'est d'autant plus vrai qu'il sait qu'on vient de lui offrir enfin l'occasion de faire ses preuves : « … aussi je me suis arraché à ces sombres pensées et j'ai décidé de redoubler mes efforts, du moins d'essayer. »

Essayer, il faudra faire mieux que cela.

En effet, le projet que lui confie le président Jefferson représente un défi que beaucoup d'aventuriers hésiteraient à relever : « L'objet de votre mission est d'explorer le Missouri, ainsi que ses principaux affluents, qui par son cours et son accès aux eaux du Pacifique, que ce soit le Columbia, l'Oregon, le Colorado, ou toute autre rivière, offre la voie d'eau la plus directe et la plus praticable du point de vue du commerce pour traverser le continent. »

Le troisième président des États-Unis a réussi à convaincre le Congrès d'attribuer 2500 dollars à l'expédition qui doit être menée par Meriwether Lewis et William Clark. La Louisiane vient d'être cédée par la France aux

États-Unis pour la somme dérisoire de 80 millions de francs. Une aubaine pour cette jeune nation qui s’agrandit d’immenses territoires situés à l’ouest du Mississippi, de nouvelles terres qu’il faut à présent explorer et dont il faut évaluer le potentiel. Ce sera précisément la mission des deux militaires, à qui l’on demandera également de recenser la faune et la flore et d’établir des relations avec les peuples amérindiens afin de collecter d’utiles informations sur leur culture.

Ainsi, dirigée par les capitaines Lewis et Clark, l’expédition part de Camp Dubois, dans l’actuel Illinois, le 14 mai 1804. Le corps expéditionnaire est constitué d’une quarantaine de soldats et gardes-frontières qui embarquent dans un bateau de 18 m de long, plein de provisions, d’armes et d’instruments scientifiques. Quelques hommes seront chargés de ramener le bateau au printemps suivant alors que le gros de la troupe s’enfoncera plus loin en amont, sur des embarcations plus légères.

Pendant plusieurs mois, les hommes sont soumis aux caprices d’une rivière sinueuse et dangereuse. L’hiver venu, il faut s’arrêter et bivouaquer dans des cabanes construites à proximité de villages indiens. Conformément aux vœux de Jefferson, les deux Américains s’efforcent de communiquer avec les Indiens, notamment les Mandans qui détiennent de précieuses connaissances sur le cours supérieur du Missouri.

Un soldat témoignera du rapprochement et des premiers liens qui commencent à se tisser : « Jeudi 27. Séjour. Le capitaine Lewis, moi et quelques autres personnes de l’expédition, nous nous transportâmes au camp des Indiens. Leurs huttes étaient au nombre d’environ quatre-vingts, et chacune contenait environ dix personnes, la plus grande partie femmes et enfants. Les femmes étaient employées à préparer les peaux de buffles pour leurs vêtements et pour couvrir leurs huttes. Ces Indiens sont le peuple le plus affable que je connaisse, mais voleurs, néanmoins, quand ils en trouvent l’occasion ; ils sont aussi très malpropres. L’eau dont ils font usage se charrie dans les vessies des animaux qu’ils tuent, et telles qu’ils les retirent de leurs corps, c’est-à-dire sans le moindre apprêt. Ils nous servirent différents mets dans des plats d’une espèce toute particulière. »



Dans un village de cette tribu, Lewis a la surprise de découvrir un trappeur blanc marié à une Indienne, Toussaient Charbonneau et son épouse Sacagawea : « Un Français du nom de Chabonah (Charbonneau), qui sait parler la langue des *gros ventres* est venu nous voir, il voulait être incorporé et nous informait que ses deux squaws étaient des indiennes Shoshones, nous l'avons engagé pour qu'il vienne avec nous et en prenant une de ses femmes afin qu'elle traduise le shoshone. »

Sacagawea est choisie pour rejoindre l'expédition ; une chance pour la réussite de la mission, car ses qualités d'interprète et de guide s'avéreront particulièrement utiles. L'année suivante, alors que le bateau prend le chemin du retour, Lewis et Clark poursuivent péniblement la remontée du Missouri. Parvenus jusqu'à son cours supérieur, ils aperçoivent les Rocheuses dont ils vont devoir franchir le versant oriental. Après avoir abandonné leurs embarcations, les explorateurs s'engagent dans les montagnes en s'efforçant de suivre les pistes indigènes. La progression, extrêmement éprouvante, va durer deux semaines. Après avoir découvert la Clearwater River, ils descendent la Snake River, puis, le 14 novembre 1805, parviennent à l'embouchure du Columbia, un fleuve qui traverse le futur État de Washington. Les explorateurs sont alors frappés par la surabondance de saumons dans ses eaux : « La profusion de ces poissons est presque inconcevable. Ils sont si nombreux à descendre le fleuve et à s'échouer sur les berges que les Indiens n'ont plus qu'à les ramasser, à les ouvrir et à les mettre à sécher sur un treillage. » Il y a d'ailleurs tant de poissons, qu'une fois séchés, les Indiens s'en servent aussi comme combustible !

Le 7 novembre 1805, le Pacifique est en vue.

Lewis laisse exprimer sa joie : « Enfin s’offre à nos yeux la merveilleuse vision de l’océan, l’objet de tous nos travaux et la récompense de toutes nos angoisses. Les hommes sont remplis de joie, d’autant plus qu’ils peuvent entendre dans le lointain les vagues déferler sur les rochers. »

Après un terrible hiver, au cours duquel les membres de l’expédition hivernent sur les berges du fleuve Columbia, le voyage de retour est décidé le 23 mars 1806. Il sera à la fois long et très éprouvant : hiver interminable, nombreux conflits avec les Indiens, épuisement physique et mental. Malgré toutes ces épreuves, les deux Américains continuent à tenir leur journal pour y noter toutes leurs observations et s’appliquent à collecter de nombreux spécimens de plantes et d’animaux. Pour couvrir des terrains différents, le groupe se divise en deux équipes qui vont progresser par voie de terre afin d’éviter d’avoir à remonter les eaux tumultueuses de la Snake River. Après avoir fait leur jonction au confluent du Yellowstone et du Missouri, les explorateurs redescendent le fleuve pour atteindre Saint-Louis le 23 septembre 1806.

Au-delà d’une incroyable aventure humaine, l’expédition va s’avérer être une magnifique réussite scientifique. Non seulement elle va permettre de dresser la première carte de la région, de découvrir 170 nouvelles plantes et 122 espèces ou sous-espèces animales, mais les relevés astronomiques, les observations météorologiques, l’étude des mœurs des Indiens vont représenter une somme colossale d’informations scientifiques et ethnographiques. Les sept journaux de l’expédition représenteront, au total, plus de 10 000 pages de notes et d’observations.

MUNGO PARK

Voyage à l'intérieur de l'Afrique

« Le ciel ne monopolise plus les consciences. On se tourne vers la terre qu'il faut explorer, et vers les hommes qu'il faut connaître. »

HUBERT DESCHAMPS

Médecin et anthropologue, Mungo Park est mû par une curiosité scientifique qui le pousse à étudier de nouvelles cultures, découvrir d'autres civilisations, appréhender l'humanité dans toute sa diversité. Pour cela, le jeune Écossais de 24 ans se porte volontaire auprès de la société britannique, l'African Association, pour partir à la recherche des sources du Niger. La région n'est alors connue que par les écrits de Pline et Léon l'Africain.

Le départ a lieu de Portsmouth le 22 mai 1795.

Arrivé en Afrique un mois plus tard, le jeune homme parvient à pénétrer jusqu'au Niger en remontant la rivière de Gambie. Après le comptoir anglais de Pisania, c'est l'inconnu. Aucun Occidental n'est encore parvenu jusque-là, ou revenu vivant pour en témoigner. Aux yeux de tous, en s'aventurant seul dans la région, le jeune homme court à une mort certaine. Qu'importe. Sûr de ses forces et de l'importance de sa mission, Mungo Park s'enfonce toujours plus avant. Il a pris soin, cependant, d'être accompagné de deux serviteurs noirs et d'emporter, en plus de quelques vivres et quelques effets, plusieurs instruments lui permettant de déterminer avec précision sa position. L'explorateur, qui a appris les rudiments du dialecte local, s'efforce de nouer des liens avec les populations autochtones. Celles-ci, pour lesquelles la vue d'un Blanc est un spectacle nouveau et fascinant, se montrent hospitalières et inoffensives : « Alors que j'étais prêt à partir, mon hôte, avec beaucoup d'embarras, me pria de lui donner un peu

de mes cheveux. On lui avait dit que les cheveux d’un Blanc étaient un talisman qui donnait à celui qui les portait toute l’instruction des Blancs. Je n’avais jamais entendu parler d’un mode si simple d’éducation ; mais je me prêtai sur-le-champ à ses désirs. Le pauvre homme avait une si grande envie d’apprendre, que, moitié coupant, moitié arrachant, il me tondit d’assez près tout un côté de la tête ; il en aurait fait tout autant de l’autre, si je n’eusse témoigné quelque mécontentement et si je ne lui avais pas dit que je voulais réserver pour quelque autre occasion une partie de cette précieuse matière. »



Traversant le lit du Sénégal, il visite le Moullé, le Bondou, le Kaarta, mais doit faire face à des hostilités de plus en plus fortes. Alors que le roi de Kaarta dissuade le voyageur d’attendre la fin de la guerre qui secoue la région, Mungo Park, qui craint de se retrouver bloqué par la saison des pluies, ne tient pas compte des avertissements de son hôte et continue sa route. C’est alors qu’il est capturé par un chef maure et amené à connaître une longue captivité : « Ma patience, ma résignation ne purent désarmer les Maures ; depuis le lever du soleil jusqu’à son coucher, j’étais obligé de souffrir, d’un air tranquille, les insultes des sauvages les plus brutaux du monde. »

Après quatre mois de ce traitement, le jeune homme parvient à s’enfuir par le désert. Il n’a plus alors qu’un cheval et une simple boussole : « J’étais au milieu d’un désert ; il avait perdu à mes yeux son aspect horrible, je n’avais d’autre crainte que celle de rencontrer quelques Maures errants, qui m’auraient ramené dans le pays des bandits et des assassins d’où je venais de m’enfuir. »

Hélas, confirmant ses craintes, l’Écossais tombe sur un groupe de pillards

qui le dépouille de ses derniers biens. Il est désormais condamné à continuer sa marche dans le désert, mourant de faim et de soif, réduit à mâcher des feuilles amères et desséchées. Finalement, il ne devra sa vie qu'à la rencontre providentielle de quelques indigènes auprès desquels il parvient à troquer les boutons de son habit contre quelques vivres. Assez de nourriture et d'eau pour atteindre les rives du Niger : « Je courus au bord du fleuve, et après avoir bu de son eau, j'adressai à Dieu de ferventes actions de grâces. »

Après de nombreuses autres péripéties, Mungo Park parvient à remonter le fleuve sur une centaine de kilomètres, et arrive en Gambie six mois plus tard. Le 22 septembre 1797, il est de retour à Londres où il publie le récit de son périple : *Voyage à l'intérieur de l'Afrique.*

L'ouvrage lui vaut immédiatement une immense célébrité. Cinq ans plus tard, Mungo Park ressent à nouveau l'appel de l'aventure. Cette fois, plus prudent, l'explorateur se joint à une véritable expédition scientifique organisée par le gouvernement britannique. Pourvu d'une escorte suffisante, il va repartir pour le Niger et continuer l'exploration au point même où il avait dû l'abandonner en 1797.

Le 27 avril 1805, une imposante expédition quitte Kayi, petite ville sur la Gambie. Très vite, plusieurs Européens succombent aux fièvres ou à la dysenterie. Les bêtes nombreuses de somme attirent les prédateurs. Plus inquiétant, les riches bagages de la caravane suscitent la convoitise des chefs locaux, et les rapports avec les autochtones deviennent de plus en plus tendus. Malgré l'extrême organisation de l'expédition, les ennuis se multiplient, jusqu'à l'arrivée prématurée de la saison des pluies. Les cours d'eau qui pouvaient être facilement traversés à gué, gonflés par un terrible ouragan, deviennent impraticables. Mungo Park commence à douter du succès de la mission : « Je m'étais flatté d'atteindre le Niger en n'éprouvant que de légères pertes ; mais dès que nous fûmes dans la saison des pluies, je tremblais en songeant que nous n'étions encore qu'à moitié chemin. »

Peu à peu, la belle organisation se délite.

Les hommes se couchent à même la terre gorgée d'eau, tombent malades après avoir mangé de la nourriture inappropriée, les bagages sont laissés

sans surveillance, à portée de la cupidité des indigènes. Pire, ces derniers, se rendant compte de l'état de la faiblesse des Européens, les rançonnent ou pillent ouvertement la caravane. Pour aller plus loin, il faut payer un droit de passage ou forcer le chemin en chargeant les armes et en sortant les baïonnettes.



Bien qu'enfin parvenu au sommet d'une chaîne de montagnes, Mungo Park se laisse gagner par le découragement : « Lorsque je réfléchis que nous avions perdu dans notre marche les trois quarts de nos soldats, et que, pour surcroît de malheur, nous n'avions point de charpentiers pour construire les bateaux qui devaient nous porter à de nouvelles découvertes, la perspective de l'avenir me parut fort sombre. »

Arrivée à Marabou, petite ville sur la rive droite du Niger, l'expédition peut s'arrêter quelque temps pour retrouver des forces. Mungo Park doit encore acheter la bienveillance d'un roi voisin. De riches présents doivent être faits en considération de l'importance de la caravane. Après s'être acquittée du péage, l'expédition traverse les terres du souverain jusqu'à la ville de Sansanding. Le 16 novembre 1805, l'expédition se scinde en deux. Mungo Park a décidé de continuer sa route avec seulement un groupe de volontaires. Avant de partir, il confie son journal et une lettre à l'intention du ministère anglais : « Je m'embarque pour l'est ; je m'abandonne au courant du Niger avec la ferme résolution de découvrir son embouchure, ou de périr dans cette entreprise. Tous ceux qui sont avec moi dussent-ils mourir, fussé-je moi-même à demi mort, je poursuivrai ma course ; et si je n'atteins pas le but de mon voyage, le Niger, du moins, me servira de tombeau. »

Ces mots exprimant à la fois une extrême détermination et un pressentiment funeste seront les derniers de Mungo Park, dont on n'aura

plus aucune nouvelle. L’épopée du premier Européen à s’être aventuré aussi profond en Afrique noire se sera terminée en tragédie.

René Caillié

Vers Tombouctou la mystérieuse

« Je sentais naître dans mon cœur l'ambition de me signaler par quelque découverte importante. On me prêta des livres de géographie et des cartes : celle de l'Afrique, où je ne voyais que déserts ou points marqués inconnus, excita bientôt mon attention. »

René Caillié

Depuis la publication de *Description de l'Afrique* en 1526, Tombouctou n'a cessé de fasciner les Occidentaux. Cette ville mythique aux toits recouverts d'or, interdite aux chrétiens, y est décrite comme une riche cité marchande, véritable « perle noire de l'Afrique » : « Les boutiques des tisserands de toile de coton sont nombreuses. Les étoffes d'Europe parviennent aussi à Tombouctou, apportées par les marchands de Berberie. Les femmes de la ville ont encore la coutume de se voiler le visage, sauf les esclaves qui vendent toutes les choses que l'on mange. Les habitants sont fort riches, surtout les étrangers qui sont fixés dans le pays, si bien que le roi actuel a donné deux de ses filles en mariage à deux frères commerçants en raison de leur fortune. Il y a plusieurs puits d'eau douce à Tombouctou ; de plus, lors de la crue du Niger, l'eau arrive jusqu'à la ville par des canaux. Les grains et les bestiaux sont en très grande abondance, si bien que la consommation de lait et de beurre est considérable. Mais on manque beaucoup de sel, parce que celui-ci est apporté de Teghaza, qui est à environ 800 km de Tombouctou… Il y a à Tombouctou de nombreux juges, docteurs et prêtres, tous bien appointés par le roi. Il honore grandement les lettres. On vend aussi beaucoup de manuscrits qui viennent de Berberie. On tire plus de bénéfices de cette vente que de tout le reste des marchandises… Au lieu de monnaie frappée, on emploie des morceaux d'or pur et, pour les

achats minimes, des cauris, c'est-à-dire des coquillages apportés des îles Maldives dans l'océan Indien et dont quatre cents valent un ducat. »

C'est à Léon l'Africain que l'on doit les premières descriptions de cette lointaine cité dont il fait l'éloge dans sa fameuse *Description de l'Afrique*. Né à Grenade, alors en Andalousie musulmane, l'homme, de son vrai nom Hassan al-Wazzan, grandit à Fès où il suit des études de théologie. C'est un fin lettré initié à la diplomatie par un oncle maternel qui l'invite à l'accompagner en mission auprès du souverain de l'empire songhaï. C'est le début d'une belle carrière de diplomate au service du souverain du Maroc et d'une existence de grand voyageur qui l'amène à visiter tous les pays du Maghreb, l'Afrique saharienne, l'Égypte, l'Arabie. Capturé par les corsaires chrétiens à son retour de pèlerinage à La Mecque, le jeune diplomate est amené à Rome et confié au pape Léon X qui le catéchise, l'adopte et le fait baptiser sous son propre patronyme. Après s'être familiarisé avec l'italien et le latin, Jean-Léon de Médicis, dit « Léon l'Africain », peut se consacrer à l'enseignement de l'arabe et à la publication du récit de ses voyages qui constitueront un témoignage essentiel sur un continent encore largement inconnu. Unique source d'information sur les mœurs, les us et coutumes de l'Afrique saharienne, la *Description* va très vite devenir un ouvrage de référence pour tous les Occidentaux désireux de percer le grand mystère africain.



Trois siècles plus tard, envoûté par les récits de Léon l'Africain, René Caillié rêve à la mythique Tombouctou. Tombouctou la mystérieuse. Tombouctou l'interdite… Après une enfance misérable, seulement ensoleillée par la lecture de *Robinson Crusoé* et la vue des grands bateaux

du port de Rochefort, le jeune René décide de partir pour la lointaine Afrique. À l’âge de 16 ans, l’adolescent embarque comme domestique d’un officiel français partant reprendre possession du Sénégal. À Saint-Louis du Sénégal, c’est le choc, la révélation, celle d’une Afrique longtemps rêvée. Les habitations de chaux blanche, les Maures à la peau mate, l’exubérante nature : tout l’enchante. Sur place, Caillié apprend l’existence de plusieurs expéditions partant pour l’Afrique intérieure. Des Anglais se lancent à la recherche des traces d’un célèbre explorateur écossais, Mungo Park, disparu 10 ans plus tôt. Le Français ne parvient pas à rejoindre le groupe. Qu’à cela ne tienne, une autre expédition doit partir de Gambie, à 300 km de là. N’ayant pas réussi à trouver de bateau, Caillié se résout à rejoindre les Anglais à pied. Le projet est dément et le Français, démuni de tout, épuisé par une marche insensée, ne parviendra jamais jusqu’en Gambie : « Je crus que je succomberais avant d’arriver à Dakar. » Sauvé par un officier français, le jeune homme doit se résigner et accepter de retourner à Bordeaux.

Quelques mois plus tard, René Caillié est de retour au Sénégal. Cette fois, il parvient à rejoindre l’expédition du major Gray. Hélas, ce dernier est fait prisonnier par un chef local, et le reste du groupe doit rebrousser chemin vers la côte. C’est à bout de force, terrassé par la fièvre, miné par la faim et la soif, que Caillié rejoint Saint-Louis. Rétabli, il lui faut à nouveau renoncer – du moins provisoirement – à son projet : « Pour me rétablir tout à fait, je ne vis d’autre moyen que de retourner en France et je partis pour Lorient. »

En 1824, René Caillié se retrouve une nouvelle fois à Saint-Louis, en train de guetter une opportunité de partir pour l’Afrique intérieure. Le gouverneur du Sénégal se refusant de lui accorder une aide financière, le Français décide de partir seul. Son plan paraît insensé : c’est sans arme ni escorte, mais en se faisant passer pour un Maure qu’il va se rendre à Tombouctou. Muni de quelques marchandises de pacotille à l’effet de favoriser les relations, le jeune aventurier se mêle aux indigènes dont il s’efforce d’apprendre la langue et la religion. Revêtu d’un coussabe bleu, portant ostensiblement le chapelet des musulmans, René Caillié s’associe

aux caravanes de marchands arabes auprès de qui il se présente comme le fils d'un riche négociant français ayant décidé de se convertir à l'islam. Cette conversion d'un étranger attire la sympathie de certains Maures qui s'attachent à en faire un bon musulman. Au bout d'un an, René Caillié, qui s'appelle désormais Abdallahi – « esclave de Dieu » –, peut lire le Coran dans le texte dont il connaît des versets entiers. Sa formation est terminée, et il peut revenir à Saint-Louis afin de préparer son grand voyage. Le gouvernement français se refusant toujours de lui accorder une subvention – on croit son projet voué à l'échec –, Caillié doit se résigner à travailler quelque temps à empailler des oiseaux, puis comme surveillant dans une fabrique d'indigo afin d'économiser de quoi payer son hospitalité et sa place dans les caravanes.

Le 19 avril 1827, René Caillié, alors âgé de 26 ans, peut enfin commencer son voyage. Pour mieux dissimuler son identité et pour justifier son étrange accent, l'aventurier imagine une histoire rocambolesque le présentant comme une malheureuse victime des Français. Prétendant être né à Alexandrie de parents arabes, le jeune homme se fait passer pour un indigène musulman, autrefois captif de l'armée de Bonaparte, et qui, une fois affranchi par son maître, a décidé de retourner en Égypte. Sa connaissance du Coran et de l'arabe lui semble alors assez bonne pour assurer le succès de sa ruse, mais le danger encouru est énorme. Chrétien et français, il risque la mort à tout moment s'il est découvert. Nombreux sont les Européens à avoir tenté avant lui de rejoindre Tombouctou. Tous ont péri.

Conscient de ce risque, mais désireux plus que jamais de réaliser son rêve, Caillié quitte Saint-Louis avec une petite caravane. La première partie du parcours se fait sans embûche. Le 30 mai, Caillié rejoint un autre groupe. Sa couleur de peau suscite bien quelques interrogations, mais le Français s'en tient à son histoire et s'attache chaque soir à lire ostensiblement son Coran. Ses compagnons ne se doutent pas qu'à l'intérieur du livre ont été glissées plusieurs feuilles blanches destinées à recueillir les notes de voyage, des informations essentielles sur le chemin parcouru, la géographie de la région, les coutumes des indigènes. Habitude qui ne manque pas

d’être source de nombreux dangers : « Dans la soirée, me trouvant sous la tente d’un marabout instituteur, je profitais d’un moment où je pouvais me procurer de l’encre pour mettre mon journal à jour ; je me cachais et j’avais déjà écrit une page lorsque je fus surpris par le chérif Kount. Il me prit le papier des mains : étonné de ne voir aucun caractère arabe, il me demanda ce que j’écrivais là. J’avais d’abord l’intention de lui dire que c’étaient des prières que je voulais me graver dans la mémoire ; mais, réfléchissant que je n’en savais pas encore assez pour remplir une page, je lui dis que c’était une chanson, et je me mis à chanter un couplet pour le lui persuader. Mais le défiant chérif ne parut pas y croire et m’apostropha en me disant que j’étais venu espionner ce qui se passait chez eux pour en rendre compte aux chrétiens. Il m’importait de détruire cette idée ; j’y réussis en affectant une grande indifférence pour ce que je venais d’écrire ; et, lui remettant le papier entre les mains, je lui dis en riant : « Va à l’escale, tu feras lire cet écrit, et tu verras si je mérite l’outrage que tu me fais. » Cette ruse eut l’effet que j’en attendais ; il me rendit le papier en me priant de lui dire encore ce qu’il contenait : je chantai un autre couplet ; mon chérif parut persuadé et me quitta, à ma grande satisfaction, car ses soupçons me mettaient dans un cruel embarras. »

Le 13 juin, dans la région de Kouroussa, Caillié atteint les rives du Niger, un fleuve majestueux qu’aucun Occidental n’a pu voir avant lui.

Le Français est désormais en pays inconnu.



Deux semaines après, le petit groupe parvient à Kankan, une petite ville de plusieurs milliers d’habitants où il lui faut attendre le départ d’une autre caravane. Après plusieurs épisodes délicats au cours desquels le Français

manque de peu d’être démasqué, Caillié réussit à se joindre à un autre groupe de marchands. Pendant plusieurs mois, avançant aussi bien pendant la saison des pluies que sous une écrasante chaleur, le jeune homme passe de caravane en caravane, d’étape en étape : Samba-tikila, Timé, et Djenné, riche ville commerçante du Soudan. Victime de la faim, de la soif et des moustiques, le jeune homme souffre également d’une blessure au pied qui refuse de se refermer. Pire, atteint par le scorbut, il ressent de violentes douleurs à la mâchoire et voit la peau de son palais partir en morceaux. Ses dents se déchaussent et ses os tombent. Pour continuer à avancer, René Caillié doit se cacher de ses compagnons pour retirer lui-même des fragments d’os : « N’ayant personne capable de me rendre ce pénible service, je me tirai du palais un os qui se communiquait au cerveau. » Son voyage est interrompu par la maladie. Il ne peut reprendre la route qu’après avoir été soigné par une indigène. Une guérisseuse parvient à le soigner et, en mars 1828, Caillié rejoint Djenné, dernière cité avant Tombouctou. Le Français est à bout de force. Fiévreux, il crache du sang et souffre le martyre, mais il ne pense qu’à la prochaine étape. Soupçonné d’être un chrétien, il doit se défendre en passant, avec succès, plusieurs épreuves. S’étant attiré l’amitié du représentant local du sultan, il peut reprendre sa route en prenant place à bord d’une pirogue descendant le Niger. Sa blessure au talon va avoir le temps de guérir, mais la situation n’est guère plus confortable pour autant : « Le jour, la chaleur était très forte ; j’avais une peine infinie à trouver une place pour me mettre à l’abri de l’ardeur du soleil brûlant qui devient insupportable lorsqu’on est obligé de rester dans l’inaction. La nuit, je couchais sur le pont, car il n’y avait pas de place pour moi dans l’embarcation ; j’étais exposé à toutes les intempéries de la nuit ; j’avais cependant pris le soin de m’envelopper d’une peau de mouton, mais cette précaution ne m’empêcha pas d’être atteint d’une forte indisposition. J’eus de violents étourdissements suivis d’une grande faiblesse ; mon estomac ne pouvait plus supporter aucun aliment. »

Le 19 avril, René Caillié peut enfin poser les yeux sur la ville fabuleuse, Tombouctou : « Je voyais donc cette capitale du Soudan qui, depuis si longtemps, était le but de mes désirs ! En pénétrant dans cette cité

mystérieuse, objet de curiosité pour toutes les nations de l’Europe, je fus saisi d’un inexprimable sentiment de satisfaction… Je n’avais jamais rien éprouvé de pareil, mon bonheur était infini ! »

Le Français perd aussitôt ses illusions.

La cité mythique qui l’avait tant fait rêver n’est qu’une triste bourgade de briques séchées, plus pauvre encore que Djenné : « Revenu de mon enthousiasme, je trouvai que le spectacle que j’avais sous les yeux ne répondait pas à mon attente. Je m’étais fait de la grandeur et de la richesse de cette ville une toute autre idée ; elle n’offre, au premier aspect, qu’un amas de maisons en terre, mal construites. Dans toutes les directions, on ne voit que des plaines immenses de sable mouvant, d’un blanc tirant sur le jaune, et de la plus grande aridité. »

Pendant deux semaines, René Caillié accumule des notes entre les pages de son Coran : « Tous les habitants natifs de Tombouctou sont de zélés mahométans. Leur costume est le même que celui des Maures, et ils ont quatre femmes comme les Arabes ; mais ils n’ont pas, comme les Mandingues, la cruauté de les battre ; elles sont cependant chargées de même des soins du ménage. Il est vrai que les habitants de Tombouctou, qui ont continuellement des relations avec les peuples demi-civilisés de la Méditerranée, ont quelques idées de la dignité de l’homme. J’ai toujours vu, dans mes voyages, que c’était chez les peuples les moins civilisés que la femme était le plus asservie. Ainsi, le beau sexe d’Afrique devrait donc faire des vœux pour les progrès de la civilisation. À Tombouctou, les femmes ne sont pas voilées comme dans l’empire du Maroc ; elles sortent quand elles le veulent, et sont libres de voir tout le monde… »

Puis, peu désireux de s’attarder davantage, le Français décide de prendre le chemin du retour. Un chemin plus éprouvant encore. Caillié traverse le Sahara occidental par Arouan, Taoudenni et le Tafilalet. Souffrant de faim et de soif, maltraité par ses compagnons de route, ce n’est qu’à bout de force qu’il parvient enfin au Maroc, où il peut enfin se présenter au consul de France.

Cinq mois plus tard, le 5 décembre 1828, René Caillié est solennellement fêté par la Société de géographie, qui lui remet la somme de 10 000 francs

promise au premier Européen ramenant une description de Tombouctou. « C'est un rêve, n'est-ce pas, mes aventures ? » se contente-t-il de commenter. Le récit de son aventure, il le garde pour son *Journal d'un voyage à Tombouctou*, qui va être un immense succès de librairie. L'aventurier peut alors se retirer dans sa région natale, en Charente-Maritime, où il achète une ferme, se marie et a quatre enfants. Cependant, la santé ruinée par les épreuves, il meurt prématurément, à 39 ans, de tuberculose, non sans avoir rêvé de retourner une dernière fois contempler les rives du fleuve Niger.

Ida Pfeiffer

La première grande exploratrice

« En tout lieu et en tout temps, je suis parvenue à faire respecter ma volonté ; tant il est vrai que l'énergie et le sang-froid imposent aux hommes, qu'ils se nomment Arabes, Persans, Bédouins ou autrement. »

Ida Pfeiffer

Printemps 1842. Ida Laura Pfeiffer vient d'avoir 47 ans, l'âge idéal pour commencer une nouvelle vie. Disposant d'une petite somme, fruit de 20 ans d'économie, elle est désormais fermement décidée à réaliser les rêves de sa jeunesse. Son mari disparu, ses enfants établis, plus rien ne peut s'opposer à son désir le plus secret : faire le tour du monde.

Le tour du monde, voilà bien une idée insensée pour une Australienne qui n'a alors rien connu que l'univers étriqué de la petite bourgeoisie viennoise. Élevée selon des principes d'austérité et de frugalité, Ida éprouve dès sa plus tendre enfance une profonde antipathie pour toutes les occupations réservées aux jeunes filles. Préférant aux poupées ou aux leçons de piano les jeux bruyants et brutaux de ses sept frères, Ida apprend déjà à imposer à l'autre sexe ses volontés. Que sa mère insiste, et l'enfant n'hésite pas à se brûler les doigts pour être dispensée des cours de musique. La jeune fille étant décidément trop rebelle, on se résout à lui donner un précepteur. Cela tombe bien, elle vient d'avoir 14 ans, l'âge des premiers amours. Le jeune professeur, jugé un trop mauvais parti, est aussitôt congédié ; on lui préférera un homme mûr, veuf et déjà père d'un grand enfant, qu'elle devra épouser à 21 ans. Vingt et un ans, c'est précisément l'écart qui sépare Ida de son mari, le docteur Pfeiffer. Docile aux volontés familiales, la jeune femme se soumet. L'époque n'offre guère d'autres possibilités pour une jeune fille

de la bourgeoisie. Naturellement, l'union n'est pas heureuse. Ida se réfugie dans l'éducation des fils qui lui naissent, mais se réfugie en secret dans des rêves de voyages et d'aventures. Des années vont ainsi s'écouler entièrement vouées au prosaïsme d'une existence routinière. Des années, jusqu'à ce jour de mars 1842 où, enfin séparée de son mari, elle annonce à sa famille son désir de rendre visite à une amie vivant à Constantinople. Un projet qui semble insensé aux yeux de ses deux fils, mais désormais plus rien ne peut l'arrêter : « Absolument comme l'artiste sent une invincible impulsion de peindre, et le poète de donner un libre essor à sa pensée, ainsi j'étais entraînée par un invincible désir de voir le monde. »



Munie d'un simple bagage et pourvue d'un pécule, Ida Pfeiffer embarque donc pour Constantinople avant de pousser plus loin et de se rendre en Terre sainte pour visiter les lieux sacrés avant de revenir par l'Égypte, la Sicile et l'Italie. Un périple de six mois dont elle s'empresse de publier le récit : *Voyage d'une Viennoise en Terre sainte*. Le livre est un succès. Il n'en faut pas plus pour la pousser à récidiver. Après l'Orient, l'intrépide aventurière décide de s'attaquer au Grand Nord. « Un nouveau voyage – un voyage, a fortiori, dans des régions que quiconque chercherait davantage à éviter plutôt qu'à atteindre. » Pour l'Autrichienne, la découverte de la Suède, du Danemark, de la Norvège, l'observation des geysers, des sources ardentes et des volcans islandais se résumera à une promenade aimablement relatée dans un deuxième ouvrage : *Voyage dans le nord de la Scandinavie et en Islande*.

C'est un deuxième succès. Tant mieux, son pécule a bien diminué et l'argent que lui rapportent ses livres arrive fort à propos pour préparer une

nouvelle expédition. Puisqu'elle vient d'avoir 50 ans, Ida Pfeiffer décide de fêter cela au Brésil. S'embarquant pour Rio de Janeiro, elle fait croire à ses enfants qu'elle se contentera de découvrir la ville. Au lieu de cela, s'enfonçant intrépidement dans la forêt vierge, la voyageuse s'attache à en étudier la faune et la flore. Puis, s'embarquant sur un nouveau bateau, Ida Pfeiffer part explorer la Patagonie et la Terre de Feu avant de contourner le cap Horn, où le navire subit une effroyable tempête : « Une tempête semblable suggère bien des réflexions. Vous êtes seul sur l'Océan sans bornes, loin de tout secours humain, et vous sentez plus que jamais que votre vie est entre les mains du Très-Haut. […] En face de ces convulsions de la nature, je me sens toujours envahie par un sentiment de paix et de confiance. Il m'est arrivé de me faire attacher sur le pont et de laisser les vagues énormes se briser sur moi, pour ne rien perdre de ce spectacle grandiose : jamais je n'ai éprouvé de frayeur ; mais j'ai toujours été remplie de calme et de résignation à la volonté de Dieu. » Remise de ses émotions, elle peut reprendre son voyage et visiter successivement Valparaiso, Tahiti, Canton, Singapour, Bénarès, Bombay, Indore et Bagdad, où l'Autrichienne a revêtu un costume local afin de pouvoir déambuler librement dans la ville.

Après diverses péripéties et de multiples pérégrinations, c'est le retour à Vienne. Peut-être est-il temps pour elle de poser définitivement ses bagages. Ou plutôt son petit bagage, car l'astucieuse femme parvient à voyager gratuitement sur les navires de ligne, où sa détermination et son audace lui permettent de se faire inviter. L'Autrichienne parviendra ainsi à être nourrie et logée presque sans aucuns frais un peu partout dans le monde. Et qu'un hôte tarde à offrir l'hospitalité, la fringante quinquagénaire n'hésitera pas à ordonner, commander ou menacer…

Bien évidemment, son séjour à Vienne est de courte durée. Juste le temps de rédiger un nouveau livre : *Voyage d'une femme autour du monde*. L'exploit accompli lui vaut naturellement l'admiration de tous ses lecteurs, mais très vite il apparaît à l'aventurière qu'accomplir deux tours du monde serait plus intéressant que de se contenter banalement d'un seul.

En mars 1851, l'Autrichienne reprend donc la route malgré toutes les mises en garde : « Quelque temps avant mon départ, mes amis et mes

connaissances m’avaient vainement tentée de me détourner de mon objectif, en dépeignant, dans les couleurs les plus criardes, tous les dangers et obstacles qu’un voyageur pourrait encourir dans ces régions... et penser qu’une femme s’aventurant seule, sans la moindre protection, dans l’immensité du monde, à travers mers, plaines et montagnes – paraissait quelque peu absurde ! »

Direction Londres, le cap de Bonne-Espérance et l’Indonésie. Se présente enfin une belle occasion pour sympathiser avec les Dayak, un peuple connu pour être de redoutables « coupeurs de tête ». Marchant jour et nuit dans l’immense forêt de Bornéo, Ida Pfeiffer, toujours vêtue comme une Européenne de la meilleure société, la jupe à peine relevée pour éviter de la déchirer aux buissons épineux qui lui lacèrent les pieds, s’aventure sans escorte au-devant des populations indigènes. Certes, ces gens ont la réputation d’être également d’épouvantables cannibales, mais la fière Autrichienne est certaine de pouvoir leur imposer sa volonté, comme elle le fait avec les autres hommes. Et en effet, vivement impressionnés par cette femme qui s’aventure seule et sans défense en pleine jungle, les Dayak la laissent circuler librement de village en village. Plus tard, elle s’efforcera d’apprendre les rudiments des langues indigènes, précaution qui lui sauvera la vie à Sumatra où sa connaissance de la langue malaise lui évitera d’être dévorée par des anthropophages : « Vous n’allez pas tuer et manger une femme, surtout une vieille femme comme moi, dont la chaire est dure et coriace. » Après un séjour aux Moluques, Ida peut prendre la direction de l’Amérique et découvrir la Californie en pleine ruée vers l’or. Elle ne tarde pas à fuir « cet abominable pays de l’or » pour le Pérou, où elle franchit le col de Chimborazo. Exploit qui lui vaudra les félicitations de Humboldt : « Je prie ardemment tous ceux qui en différentes régions de la terre ont conservé quelque souvenir de mon nom et de la bienveillance pour mes travaux, d’accueillir avec un vif intérêt et d’aider de leurs conseils le porteur de ces lignes, Madame Ida Pfeiffer, célèbre non seulement par la noble et généreuse confiance qui l’a conduite, au milieu de tant de dangers et de privations, deux fois autour du globe, mais surtout par l’aimable simplicité et la modestie qui règnent dans ses ouvrages, par la rectitude et la

philanthropie de ses jugements, par l'indépendance et la délicatesse de ses sentiments. Jouissant de la confiance et de l'amitié de cette dame respectable, j'admire et je blâme à la fois cette force de caractère qu'elle a déployée partout où l'appelle, je devrais dire où l'entraîne son invincible goût d'exploration de la nature et des mœurs dans les différentes races humaines. »

Quelques mois après, la « dame respectable » parcourt à loisir les États-Unis et s'aventure au Canada avant de débarquer à Londres à la fin de l'année 1854. Le titre de son prochain livre s'impose de lui-même : *Mon second voyage autour du monde*.

Deux ans plus tard, l'infatigable voyageuse, bien qu'âgée de 59 ans, se trouve à Madagascar où elle a la maladresse de prendre part à un complot visant à renverser la reine Ranavalona. Chassée de l'île, atteinte de la malaria, Ida Pfeiffer doit renoncer à l'Australie et rentre à Vienne où elle succombe aux séquelles de la « fièvre de Madagascar ». La grande voyageuse n'aura guère eu le temps de réaliser son dernier souhait : « De même que le peintre tient à reproduire une image et le poète à rendre ses pensées, de même je tiens à voir le monde. Si les voyages ont été le rêve de ma jeunesse, le souvenir de ce que j'ai vu fera le charme de ma vieillesse. »

Henry Stanley et David Livingstone

Le journaliste et le missionnaire

« Ceux qui aperçoivent la lumière avant les autres sont condamnés à la poursuivre en dépit des autres. »

David Livingstone

Henry Morton Stanley ne peut détacher les yeux du vieillard malade qui se dresse devant lui, parmi la foule des indigènes du village d'Ujiji, dans ce qui est aujourd'hui la Tanzanie. Il est lui-même très affaibli et, pendant un instant, ne sait que dire. Ajustant son élégant complet de flanelle dont il s'attache à chasser d'éventuels plis, il lève son casque colonial et fait quelques pas en avant :

« Mon cœur battait très fort, mais mon visage ne devait pas laisser transparaître l'émotion que j'éprouvais, pour ne pas diminuer la dignité d'un homme blanc qui se présentait dans des circonstances extraordinaires. Je fis donc ce qui me parut le plus digne. Je me frayai un passage dans la foule et me dirigeai, entre deux haies de curieux, vers le demi-cercle d'Arabes, devant lequel se tenait l'homme à barbe grise. Tandis que j'avançais lentement, je remarquai sa pâleur et son air de fatigue. Ses moustaches et sa barbe étaient grises, il portait une casquette bleue ornée d'une bande dorée délavée, une veste courte à manches rouges et des pantalons de tweed gris. J'aurais voulu l'embrasser ; mais il était Anglais, et je ne savais pas comment il aurait réagi. Je fis donc ce que m'inspiraient la couardise et le faux orgueil ; j'approchai d'un pas délibéré, et je demandai : « Le docteur Livingstone, je présume ? » « Oui », me répondit-il avec un aimable sourire en soulevant légèrement sa casquette. Je remis mon chapeau, lui sa casquette et nous nous serrâmes la main. »

Cette scène, qui allait devenir la plus célèbre des annales de l'exploration

africaine, a lieu le 10 novembre 1871. La longue quête engagée pour retrouver David Livingstone est enfin terminée. Véritable héros de l'époque victorienne, Livingstone, médecin écossais et missionnaire protestant, est le premier Européen à avoir traversé l'Afrique d'est en ouest.



Après une tentative de descente du Zambèze en bateau, Livingstone décide de s'enfoncer au cœur du continent pour éclaircir une des dernières grandes énigmes de l'exploration : le mystère des sources du Nil. Parti à leur recherche, l'explorateur disparaît dans la région du lac Tanganyika.

Il ne va plus donner de nouvelles pendant cinq ans.

En octobre 1869, Stanley, correspondant de guerre en Abyssinie pour le *New York Herald*, est envoyé à sa recherche et prié de rapporter un article exclusif. Ce n'est pas la première fois qu'on part à la recherche de Livingstone. Certains hommes ayant déserté l'expédition du missionnaire se sont justifiés en racontant la mort de ce dernier, tué dans une embuscade par des pilleurs zoulous. Très vite, cette histoire, comportant de nombreuses incohérences, apparaîtra comme douteuse. Une expédition chargée d'éclaircir les circonstances de la disparition de Livingstone reviendra avec des lettres laissées à Zanzibar par l'explorateur. Stanley est donc chargé de s'y rendre pour commencer ses recherches. Naturellement, s'il apprend sa mort, il lui faudra en apporter les preuves.

Stanley atteint l'île de Zanzibar en janvier 1871 et y organise son expédition. Deux mois plus tard, accompagné d'une troupe de 190 porteurs africains, de 2 proches amis britanniques, de soldats et de bêtes de somme transportant plus de 6 tonnes de matériel, il quitte le port de Bagamoyo,

face à Zanzibar, pour marcher vers l’ouest. La progression est difficile, dans une brousse ravagée par les guerres tribales. Elle va durer huit mois. Pourvu d’une volonté de fer, mais également d’un solide tempérament, Stanley n’hésite pas à fouetter les porteurs récalcitrants, hommes et femmes. Dans la troupe, beaucoup désertent. D’autres sont tués ou succombent à la maladie. Les deux marins anglais partis avec le journaliste sont fauchés par le paludisme. Stanley, touché également par la maladie, est sur le point de renoncer lorsqu’il entend parler d’un homme blanc dans le village d’Ujiji, un caravansérail, carrefour sur les voies commerciales de l’ivoire et des esclaves. Il y arrive quelques jours après. Soucieux de montrer aux paysans que ses hommes ne sont pas des pillards, il entre dans Ujiji à son de trompe.

Après l’instant théâtral passé à la postérité, Livingstone apporte sa vraie réponse qu’il donne le lendemain : « Vous m’avez sauvé la vie. » Le moment est d’autant plus apprécié que Stanley a avec lui un sac plein de lettres écrites à l’intention de l’explorateur. Naturellement, les plus récentes, datées du 1er novembre, ont déjà plus d’un an :

« Le docteur plaça le sac sur ses genoux, l’ouvrit, jeta un regard sur les lettres, en lut une ou deux de ses enfants et son visage s’éclaira en un instant. »

Puis, à sa demande, Stanley lui donne des nouvelles du monde : l’ouverture du canal de Suez, l’inauguration de la ligne de chemin de fer du Pacifique, l’élection du général Grant à la présidence des États-Unis, la révolution en Espagne, la défaite et la captivité de Napoléon III…

Bien sûr, le missionnaire est heureux d’avoir des nouvelles, mais il l’est plus encore d’apprendre qu’on s’intéresse à lui et à ses entreprises, au point d’envoyer une mission de secours de cette importance. Il est vrai que l’homme est dans un état pitoyable. Malade, épuisé et ayant perdu toutes ses dents, il déplore sa « bouche d’hippopotame » et d’avoir eu à dépendre de la générosité des marchands d’esclaves. Selon ses propres mots, il n’est plus qu’un « misérable sac d’os ». Touché, Stanley va se charger de le ramener à la vie en demandant notamment à la cuisinière de son groupe de le nourrir quatre fois par jour. Et grâce à ce régime, le missionnaire reprend peu à peu des forces. Son humeur, réputée farouche et ombrageuse,

s’améliore également. L’homme, qui n’a pas vu de Blancs depuis des années, s’attache à Stanley qui évoquera plus tard son rire contagieux, et son « esprit d’une vivacité et d’une verve incroyables ».

Liés par une solide amitié, les deux hommes vont passer quatre mois à explorer ensemble la rive nord du lac Tanganyika. À son départ, en mars 1872, Stanley supplie Livingstone de l’accompagner. Encore très affaibli, celui-ci refuse.

Aucun Blanc ne devait le revoir vivant.

Livingstone continuera à chercher les sources du Nil jusqu’à sa mort, le 1er mai 1873, sur les bords du lac Bangwelo. La dernière note de son journal porte la date du 27 avril : « Épuisé, je m’arrête. Abri. Envoyé acheter des chèvres à lait. Sommes sur les bords de la rivière Molilamo. » Quelques jours après, ses hommes le trouveront sans vie, agenouillé pour prier. Le cœur et les entrailles de Livingstone seront ensevelis sous un grand cèdre, sur le tronc duquel fut gravée une inscription. Après avoir été desséché au soleil, la dépouille mortelle connaîtra un dernier voyage jusqu’à Tabora, Bagamoyo et Zanzibar avant d’être transportée à Southampton et acheminée par train spécial à Westminster pour y être solennellement enterrée.

L’accueil de Stanley en Angleterre va être plus mitigé.

Le journaliste est d’abord reçu à Paris par le président de la République, Adolphe Thiers, et les journaux consacrent leur une au retour de l’expéditeur : « M. Stanley est encore jeune ; il a tout au plus trente ans. Ses cheveux blonds sont devenus gris pendant son expédition par suite de la température à laquelle il a été soumis et des accès de fièvre répétés dont il a souffert. »

À son retour à Londres, au mois de mai 1872, la nouvelle des retrouvailles de Livingstone fait sensation. Cependant, après avoir été traité en héros, le journaliste est brocardé par la presse et ridiculisé par la Royal Geographical Society. Son histoire est si extraordinaire que beaucoup en doutent. On raconte qu’il n’a pas trouvé Livingstone, que celui-ci l’a en fait secouru, ou même que Stanley n’est jamais allé en Afrique. Mais justice lui est finalement rendue par la famille de Livingstone, grâce aux lettres et aux

documents ramenés de la brousse, notamment les précieux carnets de l’explorateur ainsi qu’une lettre écrite pour les lecteurs du journal de Stanley. La reine Victoria le félicite et lui offre une tabatière en or. La Royal Geographical Society elle-même finit par reconnaître son exploit, et le récit de son aventure, *Comment j’ai retrouvé Livingstone*, devient immédiatement un best-seller. Plus tard, Stanley retournera en Afrique pour y trouver les sources du Nil. Il n’y parviendra pas, mais découvrira le Congo, qu’il descendra sur 2400 km jusqu’à son embouchure.



Richard Burton et John Speke

Aux sources du Nil

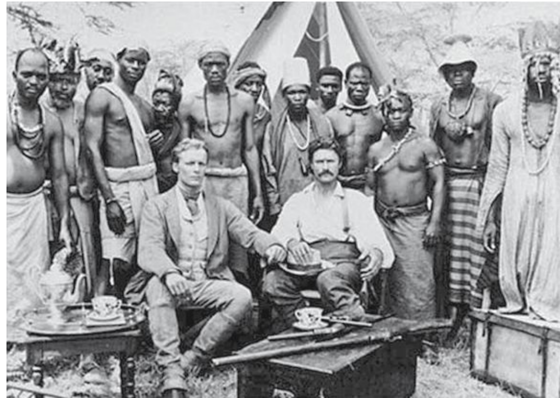
« Ma principale obsession, c'est de découvrir. »
Richard Burton

Selon Hérodote, « l'Égypte est un don du Nil ». Un don providentiel qui a permis l'éclosion d'une des civilisations les plus brillantes. Un don presque divin qui va susciter, au cours des siècles, bien des interrogations. Égyptiens, Grecs, Romains et Arabes s'efforcent d'en connaître l'origine, sans succès. Pendant près de 2000 ans, voyageurs et géographes tentent en vain de résoudre l'énigme du Grand Fleuve. Au XIXe siècle, les Anglais prennent le relais. La Royal Geographical Society britannique s'efforce à son tour d'éclaircir la question. Les premières cartes d'Afrique dressées par le géographe romain Ptolémée évoquent l'existence d'une mystérieuse région nommée « montagnes de la lune », dont les eaux alimenteraient deux lacs contigus. Ces lacs seraient-ils la source du Nil ? La Grande-Bretagne, qui souhaite exercer un plus grand contrôle de la côte orientale de l'Afrique, comprend l'importance d'aller reconnaître les régions intérieures par lesquelles pourra s'étendre l'influence – pour ne pas dire la domination – britannique.

En 1856, la Société géographique de Londres charge le capitaine Richard Francis Burton, de l'armée des Indes, et John Hanning Speke, d'élucider une bonne fois pour toutes la question. Une mission va être organisée, financée en grande partie par le ministère des Affaires étrangères.

Le 16 juin 1857, l'expédition débarque à Zanzibar, puis se rend le lendemain à Kawélé, petite ville située sur la côte africaine. Sur place, les explorateurs recrutent une centaine de porteurs qui formeront une caravane comme celle des commerçants arabes. Chaque homme doit porter une

charge d’une trentaine de kilos : « Enfin, au dernier rang, fort peu au-dessus des ânes mêmes, de leur propre aveu, sont les trente-cinq Ouanya-mouézi qui forment le corps des porteurs. Chacun d’eux a son caprice, tous ont horreur des caisses, à moins qu’elles ne soient assez légères pour qu’on puisse en mettre une à chaque bout d’une longue perche, ou bien assez lourdes pour exiger deux hommes et se balancer entre eux.



Du calicot, de l’indienne, des étoffes de soie et de coton aux couleurs voyantes, des grains de verre et de porcelaine, du fil de laiton forment la majeure partie du chargement. » Ces marchandises sont destinées à payer les droits de passage et entretenir la bienveillance, ou la neutralité, des tribus rencontrées. Pour assurer la sécurité de la caravane, 30 hommes armés fournis par l’aimable sultan de Zanzibar et un guide familier des régions que l’on devra traverser.

Après avoir été retardée par d’épouvantables conditions météorologiques, l’expédition prend enfin la route pour Kazeh qui se trouve dans l’Unyamwezi, c’est-à-dire « le pays de la lune ». Un nom de bon augure pour qui cherche les fameuses « montagnes de la lune » du géographe grec. Les explorateurs progressent avec difficulté, devant traverser des marécages de Zungomero, les déserts de Makala, les montagnes d’Usagara et la forêt de Kigwa. Touchés par la fièvre, les explorateurs doivent parfois être transportés dans des hamacs. Finalement, l’expédition atteint le comptoir commercial de Kazeh après 134 jours de marche, le 7 novembre 1857. Burton souffrant de la « fièvre des marais » – la malaria – et Speke étant

affligé d'une ophtalmie qui le rend provisoirement aveugle, les deux explorateurs doivent se reposer pendant un mois à Kazeh.

La relation entre les deux Anglais commence à se détériorer sérieusement.

Remis de leurs maux, les deux explorateurs reprennent leur marche vers l'ouest. Ils traversent une région de rizières très fertiles, des forêts luxuriantes et des rivières poissonneuses, mais le pays, placé sous la domination d'une tribu inhospitalière, n'invite pas à l'heureuse pérégrination. Burton et Speke se voient sauvagement dépouillés de tous leurs biens par un chef local. Malgré cela, après huit mois de trajet et après avoir franchi le Malagarasi, l'expédition parvient sur les bords d'un immense lac. Ce 13 février 1858, ils viennent de découvrir le Tanganyika.

Épuisés, les deux hommes vont devoir s'arrêter quelque temps à Ujiji, ville marchande au bord du lac. Après avoir récupéré des forces, ils explorent l'extrémité nord du lac pour chercher son débouché, mais constatent que la rivière Ruzizi dont on leur a parlé coule vers le lac au lieu d'en sortir. Selon Speke, l'altitude trop basse du lac ne lui permet pas d'alimenter le Nil.

L'explorateur est alors victime d'un désagréable incident. Speke remarque que sa tente est envahie par une horde de cafards qu'il essaie de chasser. Le nombre est tel que ses efforts s'avèrent vite inutiles. De guerre lasse, l'Anglais finit par s'endormir au milieu d'un véritable fourmillement d'insectes. L'un d'entre eux profite du sommeil de l'explorateur pour pénétrer dans son oreille et se glisser jusqu'au tympan. La douleur est insupportable. Réveillé en sursaut, Speke essaye de s'en libérer avec son couteau, mais ne réussit qu'à se blesser. Les jours suivants, la blessure s'infecte, son visage gonfle. Très vite, il lui est impossible d'ingérer le moindre aliment solide. Il faudra à l'explorateur des jours de récupération pour retrouver la santé. En revanche, assez curieusement, l'épisode le débarrasse définitivement de ses troubles ophtalmiques…

Enfin, déçus et menacés par l'épuisement des vivres, Speke et Burton doivent se résoudre à faire marche arrière et à repartir pour Kazeh.

Sans attendre l'entière guérison de Burton, Speke décide de gagner seul le nord à la recherche d'un autre lac. Le 9 juillet 1858, il prend la tête d'une

troupe de 35 hommes et arrive à Mwanza le 3 août 1858. Là, Speke découvre une véritable mer intérieure, le lac Victoria. Avec une « émotion » toute scientifique, l'explorateur note dans son *Journal* : « Il était tôt le matin, la lointaine ligne d'eau à l'horizon septentrional était comprise entre les points nord et nord-ouest de la boussole ; bien que cela ne pût me donner la moindre idée sur la grandeur du lac, un archipel de petites îles, formées chacune d'une seule colline haute de six cents à mille mètres, coupait la ligne de vue vers la gauche, alors qu'à droite, la corne occidentale de l'île d'Ukerewe cachait à la vue les eaux plus lointaines, à l'est et au nord. »

Il vient, selon lui, de localiser la source du Nil.

Il ne s'agit encore que d'une intuition, mais elle se révélera exacte. John Speke vient de percer « le plus grand secret géographique depuis la découverte de l'Amérique », dissipant le mystère qui fascina la curiosité d'Alexandre le Grand, César et Napoléon.

Certain d'avoir enfin trouvé la source du Nil, Speke rentre à Kazeh dans un état de grande excitation, mais il retrouve un Burton aigri qui l'accueille par des sarcasmes. Burton est convaincu que son camarade commet une lourde erreur. Burton est persuadé, lui, qu'il faut chercher l'origine du fleuve vers le Kilimandjaro.

La rupture est complète.

En février 1859, les deux explorateurs, devenus ennemis intimes, se séparent à Zanzibar. Quittant Burton en pleine convalescence à Aden, Speke regagne l'Angleterre et profite d'une communication à la Royal Geographical Society pour faire part, seul, de ses découvertes : le lac Tanganyika et le lac Victoria, vraies sources du Nil.

ALEXANDRINA TINNÉ

Les aventures d'une comtesse en Égypte

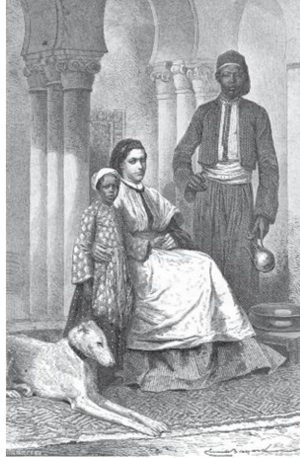
« Personne n'a plus d'estime que moi pour la dame hollandaise, Mlle Tinné, qui, après les plus sévères afflictions personnelles, a noblement persévéré en dépit de toutes les difficultés. »

DAVID LIVINGSTONE

Comme Ida Pfeiffer quelques années plus tôt, Alexandrina Tinné a dû vaincre de nombreuses réticences avant de pourvoir réaliser son rêve : parcourir le monde. Fille d'une aristocrate anglaise et d'un marchand hollandais, à la mort de ce dernier, Alexandrina se trouve être une des plus riches héritières des Pays-Bas. Bénéficiant de la meilleure éducation, la jeune fille est une élève studieuse, qui fréquente assidûment la bibliothèque royale de La Haye et se prend de passion pour l'apprentissage des langues. Elle finira par parler le néerlandais, l'anglais, le français, l'allemand, l'espagnol, le norvégien et l'arabe. Sa mère, qui est une des favorites de la reine de Hollande, l'initie aux plaisirs raffinés de la vie mondaine, mais satisfait également son appétit de voyages.

Après une découverte des pays d'Europe du Nord, la mère et la fille visitent l'Allemagne et l'Italie. Alors qu'elles s'apprêtent à quitter Trieste pour Vienne où elles pensent passer l'hiver, d'importantes chutes de neige les détournent de ce projet. S'avisant alors qu'un bateau est sur le point d'appareiller pour l'Égypte, les deux femmes s'empressent de monter à bord. Alexandrina voit se réaliser un de ses désirs les plus chers : « Je ne suis pas très curieuse de voir l'Amérique ou l'Australie ; mais l'Afrique, je ne saurais dire pourquoi, m'a toujours attirée. Dès mon enfance, et quand j'apprenais la géographie, il y avait un grand espace vide, au milieu de la carte d'Afrique, où je désirais toujours aller… »

En 1855, les deux femmes débarquent à Alexandrie, puis elles sont reçues au Caire par le vice-roi d'Égypte avant d'entreprendre une remontée du Nil jusqu'à la première cataracte. Le retour se fait par Louxor et se poursuit en Terre sainte, où elles resteront six mois avant de revenir par Constantinople, Athènes, Trieste, Vienne, Prague et Dresde. En Hollande, elles ne font qu'une halte et repartent dès l'année suivante pour Le Caire, accompagnées cette fois de la tante d'Alexandrine, Mlle Adrienne Van Capellen, dame d'honneur de la reine. L'expédition parviendra jusqu'à la deuxième cataracte. Déçues de ne pas avoir pu se rendre jusqu'à Khartoum, les trois femmes planifient un troisième voyage en 1861. Il s'agit, cette fois-ci, d'une véritable campagne d'exploration impliquant une flottille de trois bateaux, un équipage considérable et plusieurs caméristes chargées de veiller sur les 36 malles transportant notamment l'indispensable service à thé en porcelaine, ainsi que les ombrelles, les chapeaux, le matériel de peinture, la bibliothèque d'Alexandrine… Après la première cataracte, les voyageuses forment une caravane pour rejoindre Abou Hamad. Après la traversée du désert de Nubie, elles retrouvent le Nil qu'elles suivent jusqu'à Khartoum, où elles arrivent le 11 avril 1862. Après un mois de repos, l'expédition reprend la route en direction du Nil Blanc : « Cette partie du Nil Blanc est ombragée par des forêts d'acacias noirs et de tamariniers chargés de plantes grimpantes. Ces forêts, qui forment des abris impénétrables au soleil, sont le refuge des buffles, des gazelles et de grandes troupes de singes au pelage bleuâtre. Les cigognes, les pintades, les tourterelles y abondent. Dans le fleuve, on voit passer les hippopotames et les crocodiles au milieu des plantes aquatiques qui bordent la rive. À la surface des eaux limpides, s'étalent les larges feuilles et les belles fleurs des nymphéas, entourées la nuit de lucioles qui remplissent l'air d'étincelles. »



Malheureusement, la poésie de ces lieux sauvages et magnifiques est assombrie par la vision de bateaux chargés d'esclaves. En outre, les indigènes, incapables de faire la différence entre le bateau de l'expédition et celui des marchands d'esclaves, s'enfuient à leur approche : « Les Tourkés, les Tourkés, les Tourkés arrivent ! » Quand le bateau à vapeur loué à Khartoum arrive à Djebel Dinka, comptoir de trafiquants, la situation est plus dramatique que jamais : « C'est ici que pour la première fois j'ai vu la traite des Noirs. Jamais de ma vie je n'ai été si étonnée et si terrifiée… Malgré tout ce que j'avais lu, je n'avais pas une idée de l'étendue du mal, ni de la cruauté et du cynisme des trafiquants. »

L'été 1862, l'expédition poursuit sa route sur le Nil Blanc et atteint enfin Gondokoro à la fin du mois de septembre. Le Nil n'étant plus navigable, Alexandrina a l'idée de remonter l'immense zone marécageuse du Bahr el-Ghazal pour essayer de découvrir la terre légendaire des Gnam-Gnam. Au printemps 1863, l'expédition dresse le camp pour attendre la fin de la saison des pluies. Pour passer le temps, les dames s'occupent à des travaux de couture ou de broderie. Les moustiques et les fièvres s'abattent sur la troupe immobile. Le 11 juillet, la mère d'Alexandrina tombe malade et expire dans les bras de sa fille 10 jours plus tard. Les deux caméristes, Anna et Flora, succombent également. Le drame, dont elle se sent coupable, conduit l'exploratrice à rebrousser chemin. À Khartoum, le décès de sa tante afflige profondément la jeune femme qui se reproche ce qui est arrivé à toutes ses compagnes d'aventure.

Alors que dans son pays le décès des dames hollandaises fait la une de tous les journaux, Alexandrina décide de ne pas rentrer chez elle. Préférant la solitude, elle s'établit au Caire, où elle va rester 18 mois à se désespérer avant de prendre une décision. Elle ne retournera jamais à La Haye. Il lui faut reprendre les voyages, même si désormais il s'agit plus de fuir son passé que de partir en quête de vivifiantes pérégrinations.

En 1865, Alexandrina Tinné s'embarque sur un yacht de luxe pour une croisière de quatre ans en Méditerranée. Puis, en 1869, c'est à nouveau l'appel du Sud, celui des terres inconnues qu'il lui faut explorer : « Je suis parvenue déjà une fois jusqu'à cette région inconnue et j'y retourne encore, comme un papillon à la lumière, peut-être instinctivement. »

Le papillon s'y brûlera les ailes.

Projetant de rejoindre le royaume de Bornou en traversant le Tchad, Alexandrina s'enfonce dans le Sahara à dos de chameau. Bien équipée, la « sultane blonde » ne craint pas le désert, mais le gigantisme même de son expédition – plusieurs tonnes de matériels et 200 personnes – va entraîner sa perte. Parvenue dans l'oasis de Ouadi-Aberjaush, la caravane se voit assaillie, le 2 août 1869, par des Touareg qui attaquent et pillent le campement. Sortant de sa tente pour s'informer de la cause du tumulte, Alexandrina Tinné est abattue à bout portant d'un coup de carabine alors qu'elle lève la main dans un geste d'apaisement. Tous les Européens de la caravane seront impitoyablement massacrés.



Pierre Savorgnan de Brazza

Missions au Congo

« Du jour au lendemain, je partis seul d'Europe. Avec la seule promesse d'une centaine de mille de francs, je m'élançais, encore malade mais plein d'ardeur vers l'Ogooué. »

Pierre Savorgnan de Brazza

Après le désastre de Sedan, en 1870, la France se tourne vers les espaces inconnus pour oublier son humiliation et cherche à étendre sa domination sur l'outre-mer. Ainsi, à la fin du XIXe siècle, on assiste à la multiplication des missions d'exploration. L'époque de l'aventurier solitaire semble révolue. C'est désormais la IIIe République de Jules Ferry qui encourage et finance ces missions destinées à porter hors des frontières de l'Hexagone la « gloire ineffaçable de la France ». Avec le soutien officiel de l'État, de véritables expéditions se montent en Asie ou en Afrique. Une poignée d'hommes armés de quelques fusils, d'appareils photographiques et – surtout – d'un caractère bien trempé, entreprennent de remonter le Mékong ou le fleuve Congo.

Parmi ces hommes, un jeune officier va se distinguer : Pierre Savorgnan de Brazza.

Né à Rome d'une famille d'illustres Vénitiens, Savorgnan de Brazza se passionne pour la France, pays qu'il tient à servir. Certes, puisqu'il est étranger, il ne lui est pas possible de participer à la guerre franco-prussienne, mais son désir d'aventures ne va pas tarder à être pleinement satisfait.



En 1872, le jeune homme parvient à embarquer à bord de la frégate *Vénus*, qui a charge de surveiller les côtes de l’Afrique occidentale. Quelques mois plus tard, Brazza se trouve à Libreville, où le navire est au mouillage avant de partir patrouiller à l’embouchure de l’Ogooué. C’est, pour l’explorateur en herbe, l’occasion de premières incursions au cœur d’une Afrique encore largement inconnue, et plus largement encore fantasmée. Le jeune homme a 20 ans et concrétise une de ses plus chères ambitions : connaître les mêmes frissons que les héros qui ont enchanté son enfance, vivre les mêmes aventures que ses plus précieuses lectures, et surtout essayer de dévoiler un peu de ce blanc des cartes géographiques sur lesquelles il avait projeté tous ses rêves d’adolescent.

En 1875, Brazza a 23 ans. Accompagné du médecin Noël Ballay et du naturaliste Alfred Marche et chargé de cotonnades et d’outils destinés au troc, il participe enfin à sa première grande mission. Pour cela, il a dû se faire naturaliser français l’année précédente et s’engager dans la marine. Soutenu par l’amiral de Montaignac, ministre de la Marine et des Colonies, il est parvenu à défendre le projet d’une exploration de la région du fleuve Ogooué, au Gabon. Brazza, à la tête de la petite troupe française comprenant une quinzaine de tirailleurs sénégalais, arrive à Libreville le 20 octobre, puis c’est Lambaréné, dernier comptoir européen sur l’Ogooué. Au-delà, c’est l’inconnu. Le Français espère pouvoir reconnaître le cours supérieur du fleuve jusqu’à ses sources et peut-être trouver une voie de pénétration vers l’Afrique intérieure. Il pense même pouvoir démontrer que

le fleuve ne fait qu'un avec le Congo, hypothèse qui, naturellement, se révélera fausse…

Il faut, pour se risquer dans les immenses zones de végétation exubérante, une grande endurance et un courage réel. La forêt et les eaux se mêlent, l'air est saturé d'humidité, les espèces dangereuses pullulent, mais l'expédition poursuit sa progression à bord de quatre grandes pirogues. La plupart du temps, les populations indigènes se montrent hospitalières, leurs bonnes dispositions étant encouragées par un Brazza très diplomate.

Pendant plusieurs mois, les Français remontent le fleuve Ogooué jusqu'aux rivières Alima et Licona, où les populations rencontrées commencent à se faire moins accueillantes : « On les entendait chanter que nous étions de la viande pour leur festin de victoire. » Parvenus à un affluent du Congo, ils se retrouvent attaqués par les redoutables tribus affourous : « J'arrêtai ma pirogue et répondis aux assaillants pour rendre leur tir plus incertain, tandis que, sur mon ordre, les autres pirogues passaient sans répondre. Nous parvînmes ainsi à un passage plus resserré ; les assaillants étaient plus nombreux et trois des nôtres furent blessés. Nous ne fûmes plus maîtres de nos hommes ; ils quittèrent leurs pagaies et laissèrent aller leur pirogue à la dérive. »

L'agressivité de ces tribus insoumises, les fièvres et la maladie qui touchent les explorateurs les décident enfin à rebrousser chemin.

Leur périple aura duré deux ans.

Cependant, Pierre Savorgnan de Brazza n'attend pas longtemps avant de lancer une seconde expédition. Il repart en décembre 1879, mais avec cette fois le projet de planter le drapeau français sur la rive droite du fleuve Congo, et prendre ainsi de vitesse l'Anglais Henry Morton Stanley. Brazza atteint le rivage du fleuve en 1880 et fonde Franceville en juin de la même année. Pour conforter la situation de nouvel établissement, Brazza s'efforce de nouer des alliances. Ainsi suggère-t-il à Makoko, chef fédéré des tribus batékés, de placer son royaume sous la protection de la France : « Au jour dit, tous les chefs et leurs plus notables sujets répondirent à la convocation. Le palabre se tint sous un velum de laine rouge, semblable à celui sous lequel avait eu lieu notre première réception. On avait déployé l'appareil le

plus brillant des grands jours ; et, dans le but de donner le plus de solennité à la cérémonie, chacun avait apporté ses dieux lares pour les prendre à témoin. Makoko trônait sur ses peaux de lion, négligemment accoudé sur des coussins, entouré de ses femmes et de ses favoris. […] Makoko, sans se lever, souhaita la bienvenue à tout son monde ; il expliqua, en quelques mots, le but de la réunion, puis, chaque chef vint à genoux protester de sa fidélité à Makoko, seul vrai chef, disaient-ils, seul propriétaire et souverain de tous les territoires batékés. Tous se déclarent, comme autrefois, heureux et fiers d'être placés sous la protection de notre drapeau et le jurent sur les fétiches et par les mânes de leurs pères. À mon tour, je rappelai le passé en quelques mots ; mes hommes présentaient les armes ; on sonna aux champs et je fis à Makoko la remise des traités au nom de la France. »

Le 25 décembre, Brazza atteint le Stanley Pool et fonde le poste de N'hamo, future cité de Brazzaville. En février 1881, il repart vers l'Ogooué et revient en France après avoir relevé 4000 km d'itinéraires.

Poursuivant ses explorations pendant plusieurs années, Pierre Savorgnan de Brazza va édifier les bases de la future Afrique-Équatoriale française. S'efforçant de ne jamais tirer un coup de fusil, de racheter les esclaves dès qu'il le peut et d'honorer chaque traité signé, Brazza va faire preuve d'un rare souci humaniste : « Efforcez-vous de comprendre non seulement les mots qu'ils prononcent, mais aussi leur mentalité. Mêlez-vous à leur vie. Pas d'arme, pas d'escorte. N'oubliez pas que vous êtes l'intrus, qu'on ne vous a pas appelés. » Un humanisme bientôt considéré comme bien trop naïf et incompatible avec les intérêts français. Les intérêts d'un colonialisme où les rêves utopiques n'auront plus leur place…



Mary Kingsley

Une odyssée africaine

« Si, nous-mêmes, les femmes, parvenons à nous distinguer, les grandes sociétés finiront par nous reconnaître. »

Mary Kingsley

On dit de cette région que c'est la « tombe de l'homme blanc ». Il est vrai que les rares Européens qui se risquent à la fin de ce XIXe siècle en Afrique occidentale, encore largement inexplorée, doivent affronter tous les dangers ; ceux de la forêt tropicale et des mangroves où sévissent paludisme, fièvre jaune et béribéri, quand ce ne sont pas les attaques de tribus cannibales et de bêtes féroces. Pourtant, c'est précisément vers cette région que va se diriger une jeune Anglaise de 30 ans, Mary Henrietta Kingsley.

Née à Londres en 1862 d'un médecin, écrivain et grand voyageur George Kingsley et de sa cuisinière Mary Bailey, la jeune Anglaise a été attirée par l'Afrique dès son enfance. Alors que son père passe son temps à voyager aux quatre coins du globe, la jeune Mary fait sa propre éducation en lisant les ouvrages de la bibliothèque familiale – surtout les récits de voyage des grands explorateurs – et se passionne pour l'apprentissage des langues : le latin, l'allemand, l'arabe et le syrien… Par la suite, s'étant également formée en physique et chimie, elle aide son père à cataloguer tous les échantillons et spécimens prélevés lors de ses expéditions.

En 1892, la vie de cette jeune femme célibataire, qui a consacré ses dernières années à prendre soin de ses parents malades, est entièrement bouleversée. Son père et sa mère meurent à quelques semaines d'intervalle. Soudain, Mary se retrouve seule : « Pour la première fois de ma vie, je me retrouvai avec cinq ou six mois de liberté. »

Plus rien ne la retenant en Angleterre, elle décide de partir découvrir l'Afrique tropicale.

Commence alors un périple hors du commun, qu'elle entreprend de raconter dans son *Journal* avec un humour très *british*. Ainsi, elle quitte Liverpool, « peu réconfortée par les usages des compagnies maritimes à destination de l'Afrique occidentale, quand elles m'apprirent sans ménagement qu'elles ne délivraient pas de billets de retour ». En outre, le manuel de conversation courante qu'elle consulte en vue de se rendre au Dahomey n'a rien de rassurant, les premières expressions à apprendre étant « Au secours, je me noie ! » ou bien « Comment se fait-il qu'on n'ait pas enterré cet homme ? »

Il est vrai que son voyage vers l'endroit réputé le plus dangereux de la terre semble sans espoir. Alors même que les rares expéditions ne se sont risquées dans cette jungle hostile et malsaine qu'avec des cohortes de porteurs indigènes et d'énormes quantités de matériel, l'Anglaise s'y rend en toute décontraction, certaine de pouvoir déambuler aisément à pied, accompagnée de seulement quelques porteurs. Plus tard, elle confessera être allée en Afrique pour mourir, mais avoir finalement trouvé l'endroit « si amusant qu'il lui avait coupé toute envie de se tuer ».

Ainsi, avec pour seules armes un couteau, un révolver et une ombrelle, Mary Kingsley débarque en Afrique en août 1893. Bien que peu soucieuse des conventions, Mary Kingsley ne troque jamais ses jupons contre des vêtements masculins : « Quant à enfermer les extrémités inférieures de mon anatomie dans des pantalons, plutôt monter sur l'échafaud. » Bien lui en prend : ils lui évitent un jour d'être empalée en tombant dans un piège à fauves. Pendant plusieurs mois, elle va longer les côtes du Sierra Leone et de l'Angola. Ses longues robes noires victoriennes, bien que très peu adaptées aux lieux et aux situations, ne l'empêchent aucunement de patauger jusqu'au cou dans les marigots fétides infestés de sangsues, de moustiques et de crocodiles.



« Aussi imposant soit-il, un crocodile qui se glisse dans les profondeurs de l’eau ou qui est paisiblement endormi sur un banc de sable, les mâchoires ouvertes, est une sorte d’ornement pittoresque du paysage. Précisons : lorsque vous êtes à bord d’un vapeur… Vous pouvez alors écrire à votre famille et faire peur à vos amis en leur décrivant la scène et le terrible animal. En revanche, quand vous êtes dans une petite pirogue, perdu au milieu des marais, vulnérable, et que ce crocodile et ses petits camarades sont éveillés, la situation devient du plus haut intérêt. Peut-être même serez-vous capable de la raconter ensuite et d’évoquer la peur qu’elle vous a procurée… si vous êtes encore en vie. Car les crocodiles peuvent alors vous attaquer, ce dont, la plupart du temps, ils ne se privent pas.

» Un jour, l’un d’entre eux posa ses pattes antérieures sur la proue de ma pirogue dans l’intention de faire mieux connaissance. Je dus me retirer vers la poupe, afin de maintenir l’équilibre de l’embarcation, et lui assénai un coup de rame sur la gueule. Il abandonna et je m’empressai de gagner le centre de la lagune, espérant que la profondeur des eaux le découragerait, ainsi que ses congénères, de renouveler l’expérience, ce qui fut apparemment le cas. J’évaluerai la taille du spécimen en question à 2 m 40 de long ; mais n’allez pas dire que je l’ai mesuré, ou alors de loin. »

Ce genre d’émotions fortes n’étant probablement pas suffisantes, Mary devra même chasser un léopard de sa tente en lui lançant un broc d’eau. À une autre occasion, ce sera un autre animal sauvage qui sera repoussé à coups d’ombrelle : « Un jour, un hippopotame et moi nous trouvâmes ensemble sur une île. Je considérai que l’un de nous était de trop. J’étais prête à admettre que c’était moi, mais l’hippopotame était planté devant ma

pirogue et sans intention manifeste d’en bouger. Je fis une avancée timide dans sa direction, en vain, et de guerre lasse le chatouillai derrière l’oreille du bout de mon parapluie. Nous nous quittâmes bons amis. Avec les crocodiles, la chose n’est pas si facile. »

Sitôt rentrée en Angleterre, Mary ne pense qu’à repartir.

Cette fois-ci, ce sera le Congo.

En 1894, la jeune Anglaise part de Libreville pour descendre l’Ogooué en pirogue, ce que nul n’a fait avant elle, tant les rapides et les tourbillons en sont dangereux. D’ailleurs, tombant à l’eau à plusieurs reprises, elle manque de peu de se noyer. D’autres situations seront plus cocasses. Alors que sa pirogue menace de chavirer une nouvelle fois, le chef des piroguiers lui intime l’ordre de sauter sur la berge : « Voyant que le spectacle devenait amusant, les villageois accoururent, hommes et femmes, jeunes et vieux, et même les chiens. Quelques bonnes âmes aidaient mes piroguiers à hisser l’embarcation, tandis que je faisais de mon mieux pour distraire la compagnie en effectuant un superbe vol plané depuis le rocher que j’avais pourtant laborieusement escaladé. Ils acclamèrent ma performance, et, durant tout le temps que dura ma progression vers la berge, ils se battirent pour être au premier rang dans l’espoir que je recommencerais. Mais, ma timidité étant ce qu’elle est, je refusai de renouveler mon acrobatie. Ma présente représentation avait été accomplie avec le magnifique et téméraire abandon d’une Sarah Bernhardt… J’estimai qu’un pareil morceau de bravoure avait de quoi satisfaire un village africain pour au moins une année entière. »

Pour dissuader toute entreprise malveillante de la part des hommes rencontrés, Mary prétend être à la recherche de son mari disparu. En réalité, elle n’a d’yeux que pour les poissons dont elle étudie les espèces encore inconnues et les différentes plantes qu’elle s’attache à récolter. Souhaitant également recueillir des renseignements sur les coutumes religieuses indigènes, l’exploratrice entreprend d’observer discrètement les Fangs, tribu de cannibales qui, pour la plupart, n’ont jamais vu de Blancs. Une discrétion toute relative : alors qu’un jour elle observe du sommet d’une colline un de leurs villages, elle glisse, dévale la pente et termine sa course

à l’intérieur d’une habitation après en avoir traversé le toit. Peu soucieuse d’expérimenter les traditions culinaires de la tribu, l’Anglaise s’empresse de quitter le village en distribuant à des habitants éberlués son couteau, du tabac et des mouchoirs.

Plus tard, elle reviendra chez les Fangs pour y troquer des produits occidentaux contre des informations, des vivres et un toit. Elle est alors contrainte de manger des préparations répugnantes, notamment des escargots écrasés sur une feuille de plantain, qu’elle qualifie d’« abomination grise et visqueuse ». Cela n’est rien en comparaison du gîte. Une nuit, trouvant insupportable la puanteur de petits sacs pendus au plafond de sa hutte fang, elle les vide dans son chapeau et découvre, à sa grande horreur, « une main humaine, trois gros orteils et d’autres portions de carcasse humaine ».

Profitant de sa présence dans la région, Mary Kingsley entreprend de gravir le « trône du tonnerre », le mont Cameroun culminant à 4070 m, sur la côte orientale du golfe de Guinée. Elle fait la majeure partie de cette ascension seule et, comble du panache, dépose sa carte de visite au sommet. Sa motivation principale pour cette ascension : « Obtenir une bonne vue » ! Hélas, le brouillard l’empêchera de profiter d’un panorama exceptionnel sur toute cette région de l’Afrique occidentale...

De retour en Angleterre, elle publie deux ouvrages au succès immédiat, *Voyages en Afrique occidentale* et *Études ouest-africaines*, et donne de nombreuses conférences. Mais son goût de l’aventure lui est fatal : âgée de seulement 37 ans, elle succombe à une maladie tropicale, le 3 juin 1900, en Afrique du Sud, où elle s’est rendue pour soigner les Boers faits prisonniers par les Anglais.

Le ton employé dans une de ses dernières lettres témoignera encore une fois de la personnalité extraordinaire de l’aventurière : « Le fait est que je ne suis pas plus humaine qu’une bourrasque de vent. Je n’ai jamais eu d’existence humaine propre. »

Joshua Slocum

Seul autour du monde

« Chaque nuit, je vois la Croix du Sud par le travers. Chaque matin, le soleil se lève derrière moi et chaque soir il se couche devant moi. Je ne souhaite pas d'autres compas pour me guider, car ceux-là sont sans défaut. »

Joshua Slocum

« Newport – 27 juin 1898 ». Le navigateur qui vient d'inscrire cette petite note sur le livre de bord n'a rien découvert. Pas d'île inconnue, pas de continent encore inexploré, de fleuve mystérieux ni de civilisation perdue. Rien de tout cela : « Si le *Spray* n'a rien découvert, c'est sans doute parce qu'il n'y a plus rien à découvrir maintenant. » Si Joshua Slocum a appris quelque chose, ses carnets n'en disent rien. Comme beaucoup de gens de mer, l'homme est un taiseux. C'est surtout un solitaire. Véritable personnage d'un roman de Melville, l'homme est l'archétype même du marin aventureux qui ne craint rien, pas même affronter seul les océans et les plus redoutables mers de la planète.

Or, précisément, Joshua Slocum vient d'accomplir un exploit : le premier tour du monde à la voile et en solitaire.

Embarqué comme mousse à 12 ans, orphelin à 16 ans, Joshua Slocum est engagé comme simple matelot dans la marine marchande anglaise. Comme aucun officier ne daigne lui enseigner les subtilités de la navigation, le jeune marin choisit l'école du large, apprenant seul ou dans les livres le maniement du sextant ou la lecture des cartes. Second maître 2 ans plus tard et capitaine à 25 ans, le jeune homme gravit tous les échelons et se retrouve à commander de puissants trois-mâts sur toutes les mers du globe. Dès lors, il connaîtra toutes sortes de fortunes de mer : tempêtes, naufrages,

pirateries, mutineries… Il parviendra chaque fois à ramener son équipage à bon port, quitte à faire construire sa propre embarcation.

En 1875, devenu armateur, Slocum navigue avec sa femme et ses sept enfants et ne tarde pas à faire de nouveau naufrage. Pour regagner New York, l'habile marin parvient à récupérer le bois de l'épave et construire une embarcation de 35 pieds, le *Liberdade*, apte à prendre la mer. Hélas, l'émergence de la marine à vapeur signe la fin de la marine marchande à voile. Ruiné et sans engagement, Slocum doit faire face à une nouvelle épreuve, la disparition de sa femme.



Ces revers de fortune auraient brisé plus d'un homme. Pendant un temps, Joshua Slocum se retrouve à hanter les ports, en véritable mendiant, à la recherche de quelques tâches rebutantes susceptibles de lui rapporter un peu d'argent pour survivre. « Il était désemparé comme un navire dont le gouvernail est brisé », témoignera un de ses fils. Cependant, la destinée de ce personnage hors du commun, homme de la mer, aventurier et entrepreneur, va prendre un autre cours.

Pour le sortir de l'ornière, le navigateur parvient à récupérer l'épave d'un ancien huîtrier qu'il entreprend de reconstruire entièrement. Pendant un an, il va remettre en état la coque avec un « chêne de prairie » qu'il abat lui-même. Ce petit sloop de 11 m, qu'il baptise *Spray* (« écume » en français), est destiné à la pêche, mais, après une saison décevante, le marin décide d'employer autrement sa nouvelle embarcation : il va accomplir ce que personne n'a encore envisagé avant lui : faire un tour du monde en solitaire ! Cela semble insensé, mais le navigateur compte tout simplement sur son expérience et surtout sur « l'amour de la mer, l'intuition naturelle et le bon sens ». Faisant preuve d'une inébranlable confiance en lui, Joshua

Slocum ne manque pas de considérer sa situation avec une clairvoyance non dénuée d'un certain humour : « Je suis tout palpitant d'une émotion profonde. Mes pas sont légers sur le pont dans l'air vif. Je sais qu'il ne m'est plus possible de revenir en arrière et que je m'engage dans une aventure dont je ressens profondément la signification. J'ai pris fort peu conseil de quiconque, ayant en somme le droit d'avoir une opinion personnelle sur tout ce qui touche à la mer. Que le meilleur marin puisse faire pire encore que moi, même seul, cela m'est démontré à moins d'une lieue des docks de Boston où j'aperçois un grand vapeur avec équipage au complet, officiers et pilote, échoué et brisé. C'est le *Venetian* : il s'est proprement cassé en deux sur un banc. Cette première heure de mon voyage en solitaire m'apporte donc la preuve que le *Spray* est capable de faire mieux que ce vapeur avec tout son monde, car je suis déjà arrivé plus loin que lui. »

Parti de Boston le 24 avril 1895, Slocum se rend à Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, pour y passer quelques semaines avant d'entreprendre son périple. Le 2 juillet 1895, le *Spray* quitte le port de Yarmouth, met le cap vers les Açores et Gibraltar. Son intention première est de se rendre en Asie en naviguant vers l'est, via le canal de Suez et la mer Rouge, mais la présence de nombreux pirates l'oblige à faire voile vers l'ouest, en direction du Brésil. Hélas, il ne fait que passer de Charybde en Scylla. À peine a-t-il regagné l'Atlantique qu'il est attaqué par une felouque de pirates barbaresques. Slocum empoigne son fusil et se prépare à un combat désespéré, lorsqu'un fort coup de vent providentiel démâte l'embarcation pirate et contraint ses assaillants à abandonner la poursuite.



Après avoir doublé les îles du Cap-Vert et traversé l'Atlantique en 40 jours, Slocum rejoint le Brésil et mouille le 5 octobre à Pernambuco. Il peut ensuite reprendre sa route en longeant les côtes de l'Argentine avant de s'engager dans le détroit de Magellan. Après avoir affronté une violente tempête, le navigateur doit faire face à de nouvelles difficultés. Non seulement la navigation dans le détroit est lente et difficile, mais des attaques nocturnes d'indigènes sont à craindre. Pour s'en protéger, Slocum imagine de semer sur le pont du *Spray* des clous de tapissier qu'il lui faut ensuite soigneusement balayer chaque matin. Le stratagème est une réussite : plusieurs attaques nocturnes d'Indiens fuégiens se concluent par des cris de douleur et une fuite piteuse des assaillants condamnés à replonger dans l'eau.

Le 3 mars 1896, le *Spray* débouche sur l'océan Pacifique.

Après quelques jours de repos au mouillage dans les îles du canal Cockburn, il remonte la côte ouest de l'Amérique du Sud, fait escale à Juan Fernandez, l'île de Robinson Crusoé, avant de reprendre sa route vers les îles Samoa qu'il atteint le 16 juillet.

Après une émouvante rencontre avec la veuve de Robert Louis Stevenson, ce fou de littérature poursuit sa navigation vers l'ouest. Slocum visite pendant six mois l'Australie, de Sydney à Melbourne. Puis, après la Tasmanie, il entreprend, en septembre 1897, la traversée de l'océan Indien par l'archipel des Cocos et l'île Maurice. Exploit que peu de marins pensaient possible, Slocum parvient à tenir seul son cap pendant des semaines : « Considérez la longue route effectuée par le *Spray* de l'île Thursday aux îles Cocos : 2700 milles sans que je touche à la barre, sauf pendant une heure environ, en tout, au départ et à l'arrivée. Aucun bateau au monde n'a jamais réalisé, dans des circonstances semblables, une performance qui puisse être comparée à celle que représente un voyage aussi long et aussi régulier. »

Après cela, Slocum met le cap sur l'Afrique du Sud, où il est reçu en héros et présenté au président Paul Kruger, qui persiste pourtant à penser que la terre est plate. Au printemps 1898, Slocum entreprend son retour vers l'Amérique. Dans l'Atlantique sud, il fait escale à Sainte-Hélène et à l'île

de l'Ascension, puis, après l'équateur, il rejoint les Caraïbes par Grenade, la Dominique et Antigua. Pour se renflouer financièrement, le navigateur va d'une île à l'autre en donnant des conférences sur ses aventures. Fin juin, il arrive enfin à New York, où il accoste dans une quasi-indifférence générale, après un périple de 46 000 milles nautiques réalisé en 3 ans, 2 mois et 2 jours.

L'année suivante, Slocum publie le récit de son périple : *Seul autour du monde sur un voilier de 11 mètres*. Il ne se doute pas que l'ouvrage sera maintes fois réédité et inspirera des générations de navigateurs, à commencer par Jack London qui prendra la décision de s'embarquer sur le *Snark* après la lecture de Slocum.

Parti à 65 ans pour les fleuves Orénoque et Amazone en Amérique du Sud, Slocum s'engage pour un ultime voyage dont il ne reviendra jamais, le *Spray* disparaissant corps et biens dans le triangle des Bermudes. Une mystérieuse disparition en mer qui scelle définitivement la légende du navigateur.

Robert Peary

La course au pôle Nord

« Je ne serai satisfait de mes efforts que lorsque mon nom sera connu d'un bout à l'autre de la terre. »

Robert Peary

Pour l'heure, le nom de Frederick Cook est sur toutes les lèvres. Un an plus tôt, le 21 avril 1908, le docteur a accompli un exploit incroyable : la conquête du pôle Nord. À Copenhague, les invités du banquet donné en son honneur frissonnent en écoutant l'explorateur leur raconter comment il a vaincu les rigueurs du Grand Nord. Le docteur Cook lui-même est ravi par cette soirée qui célèbre son nom. Il est vrai que, depuis son ascension du mont McKinley, point culminant de l'Amérique du Nord, il a pris goût à ce genre de cérémonie. Et cette fois encore, la soirée passionnante, du moins jusqu'à l'arrivée d'un télégramme impromptu : Robert Peary, un de ses anciens camarades d'aventure, revendique la conquête du pôle. Pour Frederick Cook, cette revendication est un affront : il ne peut y avoir qu'un seul conquérant : lui !

Un peu froidement, Cook se contente d'envoyer un télégramme aux journaux : « C'est une bonne nouvelle. J'espère que Peary est arrivé au pôle. Ses observations et comptes rendus concernant cette région vont confirmer les miens. »

Et Robert Peary de répondre : « Le récit de Cook ne devrait pas être pris trop au sérieux. […] Il n'a pas été au pôle le 21 avril 1908, ou à aucun autre moment. Il a simplement mystifié le public. »

C'est très vite l'escalade, la relation entre les deux explorateurs s'envenimant par les prises de position de leurs partisans respectifs. Dès lors, la controverse de savoir qui a réellement atteint le pôle va passionner

l’Amérique. Commence alors à circuler un aphorisme donnant une assez bonne idée du ton adopté par cette dispute scientifique : « Cook est un gentleman et un menteur ; Peary n’est ni l’un ni l’autre. »

En octobre 1909, les deux Esquimaux ayant survécu à l’expédition de Cook portent un coup terrible à la crédibilité du docteur : ils certifient n’avoir jamais perdu la terre de vue tout au long du périple. Or la calotte glacière qui constitue le pôle Nord recouvre un océan, et non la terre ferme, et se déplace constamment. Cook leur oppose un démenti. Il est alors prié, ainsi que Peary, de soumettre pour vérification ses carnets et ses observations à un groupe de scientifiques de la National Geographic Society. Peary consent, Cook refuse, prétextant avoir malheureusement laissé son livre de route dans l’Arctique. Plus grave, sa crédibilité est à nouveau mise en cause quand Ed Barrille, son guide de l’ascension du McKinley, déclare sous serment que Frederick Cook s’est arrêté à mi-distance du sommet. Une fausse revendication qui vaudra à Cook d’être expulsé de l’Explorer’s Club. Les photos présentées par Cook à l’appui de ses deux exploits commencent à être remises en cause. Plus rien ne peut accréditer son soi-disant exploit…

Cook déshonoré, Robert Peary peut triompher. Après avoir longuement étudié les carnets de route et les relevés de position des deux explorateurs, le Congrès américain déclare Peary « seul vainqueur du pôle Nord ». Pour Robert Peary, c’est la victoire d’un très vieux rêve, le triomphe d’une colossale ambition.

À 52 ans, cet officier de la marine américaine a déjà accompli 6 expéditions dans l’océan Arctique et prouvé l’insularité du Groenland en parcourant à pied plus de 900 km aller et retour.



Il ne reste plus qu’à relever le défi ultime : la conquête du pôle Nord.

En mars 1909, après avoir hiverné en terre de Grant, l’explorateur s’engage sur la banquise qui recouvre l’océan Arctique avec une équipe de 24 hommes, 19 traîneaux et 133 chiens. Un mois plus tôt, une avant-garde de l’équipe, le capitaine Bartlett et deux Esquimaux, ont été envoyés en reconnaissance. L’expédition progresse malgré un froid et un vent terribles. La fonte des glaces provoque en plusieurs endroits la dislocation de la banquise. La marche de l’expédition ralentit. Toute avancée se fait au prix d’incroyables souffrances. Quand il est impossible de contourner les petits lacs d’eau qui se forment, il faut attendre que la mer gèle de nouveau avant d’avancer. Les conditions climatiques sont dantesques, mais l’équipe a avancé d’environ 160 km au 15 mars. Une semaine plus tard, à 260 km du but, à la hauteur du 88e degré, Robert Peary demande à ses hommes de rebrousser chemin et de rejoindre le *Theodore Roosevelt*, le navire de l’expédition. Début avril, Peary demeure seul en course, accompagné par son fidèle aide de camp Matthew A. Henson et de quatre Esquimaux, Ootah, Egingwah, Seegloo et Ooqueah.

Peary laissera un témoignage de son périple :

« Le lendemain, 27 mars, nous rencontrâmes une neige épaisse et profonde – une couche étouffante qui recouvrait les éboulis de glace dans les dépressions. Je tombai sur Bartlett et son équipe, éreintés et momentanément découragés par le travail épuisant qui consistait à tracer la piste… Je leur remontai un peu le moral, allégeai leurs traîneaux et les remis en route.

» Au cours de l’étape suivante, nous eûmes à lutter contre un vent cinglant du nord-est et tombâmes de nouveau sur Bartlett, qui campait à côté d’un chenal d’eau libre ouvert dans trois directions autour de lui. Nous construisîmes nos igloos 100 mètres plus loin pour ne pas le réveiller.

» Je m’endormais sur ma couchette de peaux de rennes lorsqu’un mouvement de glace et un cri me firent bondir sur mes pieds. Par le regard de l’igloo, je vis une bande d’eau noire qui s’élargissait entre le nôtre et celui de Bartlett. Une de mes équipes de chiens avait échappé de peu à la noyade ; une autre avait évité de justesse d’être écrasée par des blocs de

glace s’abattant sur eux. L’igloo de Bartlett dérivait vers l’est sur une plaque de glace. Défonçant l’entrée, je criai au capitaine de s’apprêter de sauter en vitesse.

» Enfin, leur plaque de glace vint heurter la nôtre à grand fracas et nous pûmes hisser leur équipe sur notre banquise. Toute la nuit et une partie du lendemain, la glace subit tous les tourments de l’enfer, les bancs se heurtant, se séparant, grinçant et se broyant, pendant que les eaux libres répandaient une brume noirâtre comme un feu de prairie. Puis le mouvement cessa, les eaux libres se refermèrent, l’atmosphère se dégagea au nord, et nous nous hâtâmes de repartir avant que le chenal ne s’ouvrît de nouveau. »

Le 1er avril, Bartlett et les deux Esquimaux font demi-tour. Désormais, Peary ne peut plus compter sur une équipe de soutien.

« Ce n’était pas le moment de rêver. Je m’attelai au problème pour lequel j’avais réservé mon énergie tout au long du parcours, pour lequel je m’étais entraîné comme en vue d’une course, pour lequel j’avais mené une vie frugale – pour lequel j’avais travaillé 23 des 52 années de ma vie. Malgré mon âge, je me sentais en pleine forme pour affronter les jours à venir… »

Le 3 avril se fait plus rapide. Au soir, Peary doit resserrer sa ceinture d’un cran. Il repart aux environs de minuit, et les chiens, surexcités eux aussi, prennent le trot. Il écrit dans son *Journal* : « Donnez-moi encore trois jours de ce temps ! »



Il va les avoir. Il n’y a pas de vent. L’expédition s’enfonce dans un univers

glacé et sans vie.

La dernière étape commence :

« Encore quelques heures de sommeil. Nous nous remîmes en route avant minuit. Le temps et le terrain étaient encore meilleurs. Nous marchâmes un peu plus de dix heures, les chiens purent souvent trotter. À un moment donné, nous nous précipitâmes pour franchir un chenal glacé de 100 mètres de large, qui se déforma et se rompit au moment où le dernier traîneau le quittait. Nous fîmes halte près du 89e parallèle, par une température de moins 40°. »

Enfin, le sprint final :

« Un maigre sommeil, et en route une fois encore. Nous avancions sur une glace lisse et récente, et les chiens se mettaient de temps en temps à galoper. L’air vif, coupant comme de l’acier glacé, nous brûlait le visage à le faire craquer. Même les Esquimaux se plaignaient. Cette fois-ci, il nous fallait dormir davantage et nous nous accordâmes un repos supplémentaire. Puis de nouveau le départ. Jusque-là notre peur d’un chenal impossible à franchir avait été grandissant : à chaque montée, je me précipitais en avant, haletant, craignant qu’elle ne marquât un chenal. Au sommet, je retenais mon souffle, soulagé, pour repartir aussitôt. Mais désormais cette peur me quitta. »

Le 6 avril 1909, l’explorateur calcule sa position avec son sextant. Il annonce à ses cinq compagnons qu’ils ont enfin rejoint le pôle, plus précisément le point 89°57’. Peary plante un drapeau revendiquant sa victoire, dépose une bouteille sur une arête de pression contenant un bref compte rendu de son voyage, un document affirmant sa prise de possession des lieux au nom du président des États-Unis, et rédige une carte postale à l’adresse de sa femme. Le lendemain, le groupe parcourt encore 15 km pour faire un autre relevé, au-delà du pôle.

Dans son journal de bord, l’explorateur peut enfin exulter. Robert Peary vient d’accomplir le rêve de toute une vie : « Le pôle, enfin !!! Le trophée convoité depuis trois siècles, mon rêve et mon ambition depuis 23 ans ! Enfin mien ! Je ne puis y croire. Tout cela semble si simple… »



Sir Ernest Shackleton

La conquête du pôle Sud

« La volonté la plus tenace se brise contre la puissance irrésistible des banquises. »

Ernest Shackleton

Enfant, le jeune Ernest Henry Shackleton aime à se réfugier dans sa cabane, chaque jour après la classe, pour se plonger dans quelque roman palpitant et rêver à de belles et périlleuses aventures lointaines. Des années plus tard, c'est un jeune trentenaire, plus que jamais animé par un désir de gloire et de nouveaux horizons, qui s'adresse aux convives du Kosmos Dining Club de la Royal Geographical Society : « Je n'ai pas l'intention de sacrifier le caractère scientifique de mon expédition pour tenter de battre des records, mais je dois vous dire franchement, en même temps, qu'un de mes grands efforts consistera à atteindre le pôle Sud… »

Le projet qu'il expose ce 11 février 1907 est particulièrement ambitieux puisqu'il ne s'agit rien de moins que la conquête du pôle Sud. Tout le monde sait qu'au même moment Robert Peary s'efforce d'atteindre le pôle Nord. Shackleton, qui a accompagné l'explorateur américain à plusieurs reprises, pourrait tout à fait prétendre au même type d'exploit de l'autre côté du globe. Le froid, le danger que représentent les glaciers, les crevasses, le blizzard, ne lui sont pas inconnus. Membre de plusieurs expéditions polaires, l'homme dispose de l'expérience et des connaissances nécessaires pour relever ce genre de défi. En outre, il sait pouvoir profiter d'une base établie en Antarctique par Robert Falcon Scott lors de l'expédition du *RRS Discovery* dont il a fait partie quelques années plus tôt.



Apaisés par les assurances données par Shackleton, les membres de la Royal Geographical Society sont enthousiastes. Ils vont finir par donner leur accord et leur soutien pour cette nouvelle tentative d'exploration de l'Antarctique. Ernest Shackleton peut être soulagé : ce soutien financier et matériel va lui être d'un grand secours. Peut-être cette fois-ci va-t-il enfin pouvoir accomplir son vieux rêve, un projet pour lequel il s'est préparé depuis des années…

À 16 ans, le jeune homme a quitté l'école pour s'embarquer sur un navire et apprendre le métier de marin. Malgré son peu de goût pour les études, il parvient très vite à monter en grade : second officier, puis second capitaine, il devient à seulement 24 ans capitaine au long cours. C'est alors qu'il se joint à l'expédition de Scott en tant que troisième officier sur le *RRS Discovery*. Le navire quitte Londres et, le 31 décembre 1902, l'expédition parvient à établir un nouveau record de latitude, à 860 km environ du pôle. C'est à ce moment-là que, victime du scorbut et brouillé avec Scott, Shackleton décide de quitter la National Antartic Expedition pour tenter sa propre aventure dans le sud, en Antarctique.

Hélas, à peine a-t-il obtenu le soutien de la société de géographie que Shackleton doit faire face à la rancune de son ancien compagnon qui lui interdit d'utiliser les quartiers d'hiver établis par les membres du *Discovery* dans le Mac Murdo Sound. Cette attitude, profondément mesquine, finit par s'expliquer d'elle-même : Robert Falcon Scott prépare sa propre expédition et ne veut pas d'une concurrence qui nuirait à ses projets. Le coup est d'autant plus rude que Shackleton espérait profiter de l'expérience de certains explorateurs du *Discovery.* Qu'à cela ne tienne, il va renoncer à

utiliser l’ancienne base pour s’installer plus à l’est, sur la Grande Barrière, dans la baie des Baleines.

Le 7 août 1907, le *Nimrod*, un vieux phoquier, lent mais robuste, met le cap sur l’Antarctique. En février 1908, l’expédition s’établit sur l’île de Ross pour y passer six mois d’hivernage pendant lesquels les membres de l’équipage procèdent à un certain nombre d’études scientifiques. Une station météorologique est notamment construite pour mesurer la température de l’air, l’évaporation et la vitesse du vent. Les résultats obtenus seront compilés dans un ouvrage de 120 pages imprimé à 9 exemplaires, l’*Aurora Australis*, le premier livre antarctique. En mars 1908, Shackleton réussit avec cinq hommes l’ascension du mont Erebus, au pied duquel s’élèvent leurs baraquements. L’année suivante, Douglas Mawson, Alistair Mackay et Edgeworth David – aucun n’a encore d’expérience polaire à son actif – partent pour le pôle magnétique qu’ils atteindront le 15 janvier 1909, après un voyage difficile et très éprouvant.

Pendant ce temps, Shackleton, Eric Wild, Frank Marshall et Jameson Adams essaient d’atteindre le pôle Sud géographique. Équipés de traîneaux tractés par des chiens, mais aussi des poneys de Mandchourie, ils quittent le cap Royds, leur camp de base, sur l’île de Ross, le 29 octobre 1908. Ils emportent 91 jours de vivres d’une ration individuelle quotidienne de 960 g de biscuits de froment, de bœuf en poudre, sucre, fromage ou chocolat. Le 8 novembre, les quatre hommes se retrouvent devant une immense plaine de glace : « On a bien l’impression d’être à l’extrémité du monde et d’arriver dans la zone d’enfantement de tous les vents. » Le 26 novembre, après 29 jours de marche, ils dépassent la limite australe atteinte par Scott en 1902. C’est une « journée inoubliable ». Jamais aucun homme ne s’est approché aussi près du pôle Sud. Devant eux, des montagnes inconnues qu’ils contemplent avec « une ardente curiosité mêlée d’effroi ». Certains d’être sur la « voie de la victoire », les hommes continuent leur progression.



Cependant, cette marche difficile et périlleuse à travers un paysage fait de crevasses, de gouffres et d’escarpements, ne leur permet de parcourir que de courtes distances journalières, parfois pas plus de 500 mètres après une journée complète d’efforts. Cette éprouvante longue marche australe, à travers un relief escarpé et un climat extrême, les réduit physiquement et moralement. En plus des difficultés physiques à se déplacer, du froid avoisinant -40 °C, de l’omniprésence du risque de mort et de la faim, l’échec menace. Cependant, plus encore que la fatigue, le froid et la faim, les explorateurs sont écrasés par le sentiment de vivre dans un monde étranger, hostile, comme interdit aux hommes, où le feu et la neige se livrent des luttes perpétuelles dans des geysers de lumière dorée, sur un fond de nuit polaire. Pour Noël, les hommes s’accordent un véritable festin à base de ragoût de cheval. Ce sera leur dernier véritable repas avant un rationnement draconien. Les maigres rations restantes rendent les chances d’atteindre le pôle – et d’en revenir vivant – de plus en plus minces. Pour tenir, les hommes s’imaginent déguster des repas extraordinaires où figurent poulets farcis, rôtis au fromage, truites grillées et puddings. Un vain réconfort. Les premiers jours de janvier sont marqués par l’apparition d’atroces névralgies et de saignements de nez provoqués par la dénutrition. En outre, les rafales du blizzard se font de plus en plus violentes. Un explorateur s’effondre, les pieds gelés. On ne parvient à le réchauffer qu’in extremis.

Le 9 janvier 1909, Shackleton comprend qu’il lui faut renoncer.

Après 67 jours de lutte constante contre les éléments, épuisés et affaiblis

par le manque de nourriture, les 4 hommes décident de rebrousser chemin à 180 km du pôle Sud, à 88° 23’ sud. Après avoir planté le drapeau de l’Union Jack, déposé un cylindre contenant des timbres et des documents pour attester de leur record et pris quelques photos, les explorateurs tentent de rejoindre le *Nimrod*. Le blizzard a arraché les repères signalant les dépôts de vivres que Shackleton avait pris soin de laisser derrière lui, mais les explorateurs parviennent par miracle à les retrouver. Malgré cela, Marshall, qui souffre de dysenterie, doit rester en arrière avec Adams. Shackleton continue sa progression avec Wild. Le 29 février, ils sont récupérés par le navire et, le 4 mars, les 4 explorateurs, sains et saufs, se retrouvent à bord du *Nimrod*, après 3000 km de marche et 128 jours d’un incroyable combat physique et psychologique.

Le but initial n’est pas atteint, mais Shackleton et les membres de l’expédition ont toutefois battu un record : personne d’autre ne s’était jusqu’alors approché si près du pôle Sud. En outre, cette expédition confirme que l’Antarctique est bien un vaste continent occupé par des montagnes hautes de plus de 3000 m et que sur une plate-forme dominatrice se situe le pôle Sud.

En juin 1909, Shackleton revient à Londres, où son exploit lui vaut d’être anobli par le roi Édouard VII. Le gouvernement lui offre 20 000 livres, qui ne suffisent cependant pas à couvrir les énormes dettes contractées par l’explorateur. Shackleton se lance alors dans une série de conférences mondiales sur son expérience dans le monde polaire. Arthur Conan Doyle, qui assistera à l’une de ces conférences, résumera en quelques mots la personnalité et l’œuvre de Shackleton : « Héros du plus étonnant roman d’aventures qui soit. »

Alexandra David-Néel

La femme sur le toit du monde

« Voyager sans rencontrer l'autre, ce n'est pas voyager, c'est se déplacer. »

Alexandra David-Néel

À Hanoï, une mère maquerelle lui a bien promis une belle carrière dans le meilleur bordel d'Indochine, mais elle n'a pas renoncé à l'opéra – où elle s'est produite comme première chanteuse sous le pseudonyme de Mademoiselle Myrial – pour se consacrer à la plus basse forme de galanterie mercenaire. D'ailleurs, elle n'aime guère les hommes et ne tolère leur compagnie que s'ils sont capables de citer Épictète ou de disserter avec elle du mérite relatif des stoïciens grecs. Alexandra a toujours pensé qu'une forme intelligente du stoïcisme pouvait avoir ses mérites, cependant, ces dernières années, ses inclinations philosophiques la porteraient plutôt vers l'école cynique. Diogène de Sinope : en voilà, un homme ! Oser dire à Alexandre le Grand de se pousser pour ne pas lui cacher le soleil ! N'avoir pour tout bien qu'un bâton et une écuelle et, pour seule maison, un vieux tonneau où passer la nuit. Alexandra comprend cela parfaitement, même si la grande voyageuse qu'elle est serait bien embêtée d'avoir à traîner un tonneau avec elle. Depuis plusieurs années, elle a parcouru le monde. L'Inde, où un maître spirituel, Swani Bashkara Nanda, l'a initiée à l'idéal du renoncement matériel. L'homme, vivant nu dans un jardin de rose, lui avait rappelé le philosophe grec. Elle avait pensé aussi aux gymnosophistes, ces sages vivant nus, rencontrés par Alexandre le Grand. Entre deux conquêtes, le Macédonien, dont l'éducation avait été faite par le grand Aristote, aimait aller à la rencontre d'hommes exceptionnels. Comme elle. Entre deux pérégrinations, elle s'arrangeait pour être présentée aux sages

les plus remarquables. Cela ponctuait de la façon la plus enrichissante qui soit ses voyages en Birmanie, au Japon, en Corée, au Népal, en Chine. Partout, les grands sages de l’Orient n’avaient fait que renforcer ce principe qu’elle avait adopté dès l’enfance en affichant sur les murs de sa chambre cette terrible phrase d’un obscur hérétique du Moyen-Âge : « Le monde est une charogne et ceux qui s’y attachent sont des chiens. » Avec le temps, et sous l’influence de la philosophie bouddhiste, elle avait adouci cette pensée toujours conforme à sa vision de l’existence : « Le monde est un mirage et ceux qui paraissent s’y attacher ne sont que des ombres. »



Alexandra – que ses proches appellent Nini – ne s’attache pas à grand-chose. Ni à son pays, d’où elle fugue à 17 ans pour se rendre à Londres, ni à son mari, avec lequel elle se contente de correspondre. Philippe Néel : comment a-t-elle pu tomber amoureuse d’un ingénieur en chef des chemins de fer ? C’est un mystère aussi grand que ceux qu’elle s’est efforcée de percer à la « gnose suprême », secte orientale à laquelle elle a adhéré en Angleterre. Plus tard, lucide, elle écrira : « Nous nous sommes épousés plus par méchanceté que par tendresse. Ce fut une folie sans doute, mais elle est faite. »

Non conformiste, pourvue d’une détermination sans bornes, elle ne se livre qu’à un continuel vagabondage, selon ses rencontres ou ses caprices : « J’ai pour principe de ne jamais accepter une défaite, de quelque nature qu’elle puisse être et qui que ce soit qui me l’inflige. » Philippe, qui se

gardera bien d’interférer dans les désirs de sa femme, ne sera qu’un caprice parmi d’autres…

En 1912, Nini a 44 ans.

À cet âge, la plupart de ses anciennes amies s’adonnent paisiblement aux joies de l’éducation, aux doux plaisirs familiaux. Alexandra David-Néel entame un long périple dans l’Himalaya. Au Sikkim, petit royaume au cœur des montagnes, la grande voyageuse rencontre Aphur Yongden, qui deviendra son fils adoptif et avec qui elle se retire dans une caverne à plus de 4000 m d’altitude : « Dans l’Inde, vivre dans une caverne est le brevet classique du grand yogisme. » Puis elle se rend à Kalimpong pour y rencontrer le 13e dalaï-lama, qui lui donne des explications complémentaires sur le bouddhisme. Elle reçoit d’autres enseignements de la part de supérieurs de monastères qui lui donnent un patronyme bouddhique : *Yshé Tömé*, la « lampe de sagesse ».

Après avoir sollicité de son mari une petite rallonge financière, l’aventurière poursuit son voyage : « Je suis emportée par quelque chose… par quelque chose qui est fait de désirs concentrés, accumulés pendant tant d’années. Je vis des heures que je sais ne devoir jamais revivre, des heures studieuses où l’étude est autre chose que la lecture de textes morts, où elle est chose vivante, prenante, grisante infiniment. » Le 16 octobre, elle rejoint Calcutta avant de se rendre au Népal et à Bénarès. Cependant, son objectif ultime est d’atteindre le Tibet et la ville sainte Lhassa, strictement interdite aux étrangers depuis 1846. C’est ce qu’elle appelle son « grand projet » : « Je tente une nouvelle et dernière aventure. Où me conduira-t-elle ? C’est mystère pour moi… Mais certainement tout ira bien. C’est une longue promenade à faire, c’est tout. » Une longue promenade, en effet, puisque pendant trois ans, elle va se rendre au Japon, en Corée, puis en Chine avant de gagner le désert de Gobi et la Mongolie.



À la fin d’octobre 1923, âgée de 55 ans, elle pénètre au Tibet. Démasquée, elle risque tout simplement d’être mise à mort. « L’exécution de ce plan exigeait que nous puissions nous nourrir pendant deux ou trois semaines sans avoir rien besoin d’acheter aux indigènes. Aussi, afin de pouvoir emporter davantage de provisions, couvertures et vêtements de rechange avaient-ils été abandonnés. […] Une tente minuscule en coton léger, ses piquets de fer, des cordes, un grand morceau de cuir non tanné, de provenance tibétaine, pour ressemeler mes bottes, un carré de grosse toile devant atténuer quelque peu l’humidité et le froid du sol nu sur lequel nous nous étendrions pour dormir, et le sabre court servant à des usages multiples, partie essentielle de l’équipement de tout voyageur tibétain […] étaient les seuls objets pesants que j’avais conservés. Nous possédions une marmite, deux bols, l’un en bois, l’autre en aluminium qui pouvait, au besoin, se poser sur le feu et servir de casserole, deux cuillères et un de ces étuis chinois contenant un long couteau et deux baguettes. »

Déguisée en mendiante, la tête recouverte d’une imposante toque de fourrure, la chevelure mélangée à des poils de yack et le visage noirci par un mélange de cacao et de cendre, Alexandra, le corps enveloppé dans une vaste robe tibétaine, n’a plus rien d’une Occidentale. Mendiante vagabonde, elle poursuit sa route, abordant les villages la nuit dans l’angoisse d’être dénoncée et arrêtée, affrontant avec son compagnon la faim, le froid et la neige. Quand les voyageurs n’ont rien à manger, ils font bouillir des semelles de cuir. Ils doivent aussi affronter le danger de ponts

rudimentaires, qu’il faut franchir au péril de la vie, et les cols escarpés qu’on ne peut grimper qu’avec d’extrêmes difficultés.



Arrivée sur le « toit du monde », elle séjourne avec Yongden dans le monastère de Kumbum pour approfondir ses connaissances du bouddhisme, puis se prépare au voyage vers Lhassa. Après encore bien des épreuves, la voyageuse aperçoit enfin les toits du Potala, la résidence du dalaï-lama : « Le Potala grandissait à vue d’œil. L’on distinguait nettement à présent les lignes élégantes de ses nombreux toits dorés dont les angles aigus accrochent la lumière, lançant des éclairs. »

Fin janvier 1924, elle entre dans la ville sacrée. Un exploit qui mérite bien une lettre pour le mari resté sagement en Europe : « Mon très cher grand Ami, pas mal de temps s’est écoulé depuis que je t’ai écrit, et j’ai aussi fait pas mal de chemin depuis ce temps. Je te dirai tout de suite que j’ai complètement (aussi complètement que le plus exigeant peut le rêver) réussi la promenade pour laquelle je partais quand je t’ai envoyé ma dernière lettre. Cette excursion aurait été considérée comme fort hardie pour un homme jeune et robuste ; qu’une femme de mon âge pût l’entreprendre pouvait passer pour pure folie, néanmoins, mon succès est complet, mais on m’offrirait un million pour recommencer l’aventure dans les mêmes conditions, je crois bien que je refuserais. […] Sache seulement que je suis arrivée à Lhassa réduite à l’état de squelette. Quand je passe la main sur mon corps, je trouve tout juste une mince peau couvrant les os. »

Alexandra David-Néel est la première femme occidentale à pénétrer dans la ville interdite. Elle y reste deux mois sans se faire démasquer et parvient même à se faire photographier devant le Potala pour immortaliser sa présence.

Après avoir récupéré des forces, Alexandra peut retourner en Inde et s'embarquer le 6 avril 1925 pour l'Europe, où elle va s'attacher, avec un ton bien à elle, à faire le récit de ses aventures : « Je n'avais aucune curiosité pour Lhassa. J'y suis allée parce que la ville se trouvait sur ma route et aussi parce que c'était une plaisanterie bien parisienne à faire à ceux qui en interdisaient l'accès. »

Paru en 1927, *Voyage d'une Parisienne à Lhassa* obtiendra un immense succès et lui vaudra une célébrité internationale. Le reste de sa vie sera consacré au Tibet, où elle se rendra encore régulièrement. En 1969, l'infatigable voyageuse prend soin de renouveler son passeport, quelques mois avant sa mort dans sa maison de Digne. Elle a alors 101 ans…

Henry de Monfreid

L'esclave du vivant

« J'ai toujours fui l'aventure.Je l'ai rencontrée sur ma route. »

Henry de Monfreid

À la fois aristocrate et anarchiste, humaniste et trafiquant d'armes, Henry de Monfreid est un homme complexe, aussi singulier que l'existence qu'il a choisi de mener. Une vie d'aventures, une existence faite de hasards, de dangers, d'heureuses opportunités et d'amères déceptions, c'est le choix qu'a définitivement fait ce fils d'un artiste bohème, ami de Verlaine, Gauguin et Matisse.

Alors que la France bourgeoise accueille avec un joyeux optimisme et une satisfaction sereine ces premières années du XXe siècle et que quelques privilégiés s'adonnent aux heureux plaisirs raffinés de la Belle Époque, le jeune Henry se sent tiraillé par les premiers appels de la liberté. Dès lors, rien ne peut réprimer ce désir d'indépendance, cette soif d'aventures qui le pousse à l'âge de 30 ans à changer de vie. Ruiné par les inondations de la Seine qui ont ravagé sa petite exploitation agricole, Monfreid s'embarque pour les côtes de la mer Rouge. Employé comme négociant en café et en cuirs en Abyssinie, le nouvel agent commercial en profite pour explorer l'intérieur du pays qu'il parcourt à dos de mulet. Pendant deux ans, il va ainsi multiplier les expéditions au cœur de l'Abyssinie. Tout l'enchante : la langue, le climat, les indigènes… Cependant, lassé de son poste d'employé, Monfreid décide de démissionner pour s'adonner à une activité plus lucrative et, surtout, plus dangereuse : le trafic d'armes. Après avoir acheté un boutre, voilier traditionnel de la corne de l'Afrique, l'aventurier s'installe dans l'île Mascali, non loin de Djibouti, et fait mine de s'adonner

à la pêche des perles alors qu’il s’emploie, pour l’essentiel, à expédier des cargaisons d’armes vers l’Arabie.

Après un bref séjour à Paris, au cours duquel il trouve le temps et, plus étonnant, le goût de se marier, Henry peut commencer la vie d’aventurier, celle dont il a toujours rêvé : « N’ayez jamais peur de la vie, n’ayez jamais peur de l’aventure, faites confiance au hasard, à la chance, à la destinée. Partez, allez conquérir d’autres espaces, d’autres espérances. Le reste vous sera donné de surcroît. »

Très vite, il multiplie les expéditions du golfe d’Aden à la mer Rouge, se fait arrêter par les douanes, doit lutter contre les pirates et s’adonne à l’espionnage pour le compte des Français lors de la Première Guerre mondiale. Autant d’activités qui sont « évidemment émaillées de vagues risques », mais Henry de Monfreid a l’amabilité de rassurer sa femme qu’il a pris soin de laisser en France, à Port-Vendres : « C’est diablement passionnant et cette existence d’imprévus est absolument indispensable à ma raison de vivre. Ce serait pour moi la mort certaine s’il me fallait figurer à nouveau le rôle de monsieur quelconque de nos cités modernes. »

L’espionnage et le trafic d’armes ne suffisant probablement pas à étancher sa soif d’aventures, Monfreid décide d’ajouter le transport de haschisch à ses activités. Puis, désireux de mieux s’intégrer aux autochtones, le Français choisit de se convertir à l’islam.



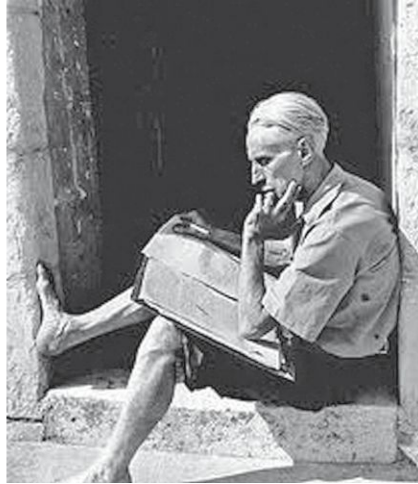
Esclave pour être libre.

Désormais appelé Abd el Haï (un des 99 noms sous lesquels les croyants invoquent Allah), Henry de Monfreid proclame sa soumission au vivant.

Une soumission qu'il conçoit étrangement comme une forme de liberté. Être libre de toute entrave, Henry de Monfreid s'efforce constamment de conquérir son indépendance, surtout en regard de ses racines occidentales. Après avoir embrassé la religion musulmane, il décide d'adopter le mode de vie des Arabes, s'habillant selon la mode orientale, partageant leur nourriture et leurs rites. En s'affranchissant de son passé culturel, l'homme se donne de nouvelles habitudes, mais aussi de nouvelles servitudes. C'est que ce grand voyageur, bien que pourvu d'une détermination sans bornes, est prêt à tous les compromis, toutes les compromissions pour vivre pleinement son rêve. Monfreid poursuit de plus belle son activité de trafiquant de drogue et de contrebandier d'armes. Peut-être pense-t-il alors à Arthur Rimbaud... Jugeant le trafic d'armes plus rémunérateur que la poésie, le poète s'est installé en Éthiopie en 1885 pour y vendre des fusils, des modèles obsolètes achetés en Belgique et revendus cinq fois leur prix en Afrique.

Henry de Monfreid semble alors vouloir faire le chemin inverse.

En 1930, devenu correspondant de presse à la sortie d'un énième séjour en prison, il rencontre Joseph Kessel qui l'incite à faire le récit de ses aventures. Après s'être fait successivement armateur (sa flottille sera détruite par un cyclone au large de l'Afrique), agriculteur, ingénieur et fondateur d'une usine de macaronis, Monfreid se lance dans une ultime aventure : devenir écrivain. Parce qu'il veut faire « partager ses émotions et ses enthousiasmes », Monfreid publie un premier livre, *Les Secrets de la mer Rouge*. C'est aussitôt un énorme succès. L'homme continue à mener une « vie hors normes », explore les rivages de la mer Rouge et de l'Abyssinie en compagnie de sa femme et de ses enfants qui l'ont rejoint, mais finit par se faire expulser d'Éthiopie sur ordre du négus, Haïlé Sélassié. Ce dernier n'a pas apprécié ce que Monfreid a écrit sur son pays.



Qu’importe, les publications vont s’enchaîner au rythme d’un livre par an : *Aventures de mer*, *La Croisière du haschich*, V*ers les terres hostiles de l’Éthiopie…* En 1934, Monfreid connaît une étrange consécration en figurant en trafiquant d’armes dans un album de Tintin, *Les Cigares du pharaon.*

Après quelques dernières péripéties au cours de la Seconde Guerre mondiale, et un long séjour dans le Haut Kenya, Henry de Monfreid s’installe en France en 1947. Coiffé d’un turban, vêtu d’un pagne, chaussé de sandales et fumant de l’opium, l’homme fait sensation dans les salons parisiens qu’il approvisionne en substances exotiques. L’homme de lettres ne renonce pas pour autant aux voyages. Reporter pour *France-Soir*, il parcourt le monde avec son ami Joseph Kessel, se rend à Madagascar et à La Réunion et navigue sur l’océan Indien où il manque de faire naufrage. Jusqu’à sa mort à l’âge de 95 ans, à Ingrandes, Henry de Monfreid se sera efforcé de vivre son propre rêve et de communiquer à ses lecteurs un peu de son enthousiasme : « Beaucoup de jeunes qui se disent écœurés d’une vie trop monotone me demandent où peut encore se trouver l’Aventure. Mais c’est en nous-mêmes qu’elle est, l’Aventure… »

Joseph Kessel

Une vie d'aventures

« Les grands voyages ont ceci de merveilleux que leur enchantement commence avec le départ même. On ouvre les atlas, on rêve sur les cartes. On répète les noms magnifiques des villes inconnues… »

Joseph Kessel

En 1930, Monfreid a 50 ans quand son nom apparaît pour la première fois dans *Le Matin* dans un article faisant le récit de ses aventures : « À Paris, bien peu de gens connaissent le nom d'Henry de Monfreid. Mais que ce soit à Djibouti, molle et visqueuse, que ce soit dans la brousse éthiopienne, ou parmi les pierres noires hantées des sauvages Danakil, en Érythrée, […] dans les ports du Yémen, dans les sables du Hedjaz, chez les plongeurs de perles au creux des îles vierges, bref, depuis l'Égypte jusqu'aux Seychelles, il suffit de prononcer ce nom pour que le Français, l'Anglais, l'Italien, pour que le Somali, l'Abyssin, le Galla, l'Arabe et le Dankali le reconnaissent et que chacun le mêle à quelque récit violent et fantastique. »

Ce texte, issu d'une série d'articles consacrés à la survivance de l'esclavage entre la corne de l'Afrique et l'Arabie, est rédigé par un journaliste-écrivain prometteur : Joseph Kessel. Le jeune homme est parvenu à convaincre son journal de financer une grande enquête sur « les marchés d'esclaves ». C'est à cette occasion qu'il fait connaissance d'Henry de Monfreid, qui mène une existence pour le moins singulière. Le personnage fascine le jeune Kessel, très sensible à l'appel de la liberté, de l'aventure et de l'audace : « Les aventuriers, il y en a deux sortes. Ceux de la meilleure et ceux de la pire espèce. La deuxième catégorie l'emporte souvent sur la première. »



Dans quelle catégorie range-t-il Monfreid, sur lequel va peser quelque temps de vagues soupçons d'esclavagisme ? L'amitié qui se nouera entre les deux hommes laissera penser que Kessel se sera reconnu dans la figure du baroudeur.

Cette soif de l'ailleurs, cette curiosité de l'autre, ce désir d'un au-delà mystérieux, d'un lointain dangereux, Joseph l'a profondément enraciné en lui. Depuis son enfance, ce fils de parents juifs russes, né en Argentine mais élevé en France, a nourri une aspiration aux voyages. À 25 ans, le jeune homme a déjà bouclé un premier tour du monde. Il a également connu la guerre et la gloire. Ce grand lecteur d'Alexandre Dumas ne peut imaginer une vie sans panache ni danger. La Première Guerre mondiale lui permet de s'illustrer dans les premiers combats aériens qui lui vaudront la croix de guerre. Le retour à la vie civile lui offre la renommée littéraire avec son roman *L'Équipage*. Entre-temps, l'infatigable voyageur aura trouvé le moyen de se porter volontaire pour un corps expéditionnaire en Sibérie. Dès lors, son insatiable désir d'aller au bout de lui-même, de repousser ses limites et de savourer l'existence dans ce qu'elle peut avoir de plus intense fera de lui un grand voyageur doublé d'un écrivain prolifique.

Puisant la matière de ses romans dans ses voyages, Kessel va parcourir le monde entier : les États-Unis, la Chine, l'Inde, Ceylan… Toujours poussé par la même curiosité, la même exigence journalistique, cet éternel nomade n'hésite pas à faire des milliers de kilomètres à la recherche d'hommes et d'histoires.

En Irlande pour couvrir l'indépendance, au Sahara aux côtés de Mermoz

et Saint-Exupéry, en mer Rouge avec Monfreid ou en Espagne pour couvrir la guerre civile, Kessel est partout.



Coureur d’horizons, l’écrivain rapporte de ses errances, de ses pérégrinations, la matière même des 80 romans qu’il va publier durant sa longue existence : *La Steppe rouge*, *Les Nuits de Sibérie*, *La Rose de Java*, *Les Amants du Tage…* L’inlassable globe-trotter se fait un infatigable conteur. Rien ne peut entamer son enthousiasme. Pas même cette succession d’incroyables succès qui auraient tari les plus fertiles des talents : *Belle de jour*, *Le Lion*, *Les Cavaliers*…

Excessif en tout – surtout dans les plaisirs –, Kessel consume l’existence avec la détermination de celui qu’anime une seule croyance, celle qu’on « peut toujours plus que ce que l’on croit pouvoir ». Ses derniers mots mêmes seront une ultime invitation au voyage, une exhortation à vivre sa vie en vivant ses rêves : « Le monde est extraordinaire, regarde comme c’est beau… »

Principales sources bibliographiques

ANGELIER (François) : *Dictionnaire des voyageurs et explorateurs occidentaux du XIIIe au XXe siècle*, Pygmalion, 2011.

BARADUC (Philippe) : *Henry de Monfreid, flibustier de la mer Rouge*, Arthaud, 1998.

BENNASSAR (Bartolomé) : *Cortès, le conquérant de l'impossible*, Payot, 2001.

BOOTHROYD (Ninette) / DÉTRIE (Muriel) : *Le Voyage en Chine – Anthologie des voyageurs occidentaux du Moyen Âge à la chute de l'empire chinois*, Robert Laffont, 1992.

BOUCHON (Geneviève) : *Vasco de Gama*, Fayard, 1997.

BOUGAINVILLE (Louis-Antoine de) : *Voyage autour du monde*, *1771*, Éditions de La Découverte, 2006.

BOYLE (David) : *Les Grandes Découvertes*, GÉO, 2011.

BROSSE (Jacques) : *Les Tours du monde des explorateurs – Les grands voyages maritimes*, 1764-1843, Larousse, 1998.

BURTON (Richard) / SPEKE (John), *Aux sources du Nil*, Payot, 1991.

CARTIER (Raymond) : *Explorateurs et explorations*, Larousse, 1975.

CAT (Édouard) : *Les Grandes Découvertes du treizième au seizième siècle*, Degorce-Cadot, 1882.

CHEVALIER (Frédérique) : *Les Grandes Aventurières*, City, 2007.

COURTLAND (Bryan) : *Le National Geographic – Un siècle d'aventures et de découvertes*, La Martinière, 1997.

DESPLANTES (François-Jemmy Bennassi) : *Les Explorateurs français du continent noir*, Éditions Eugène Ardant, 1891.

DOMERGUE (Eugène) : *Les Voyages célèbres – Aventures et découvertes des grands explorateurs*, Polo, 1873.

DUTEIL (Jean-Pierre) : *L'Europe à la découverte du monde*, Armand Colin, 2003.

GUICHARD (René) : *Les Vikings, créateurs d'États, découvreurs de*

nouveaux mondes, Picard, 1972.

HABERT (Jacques) : *Quand New York s'appelait Angoulême*, Perrin, 1993.

HAVARD (Gilles) : *Histoire de l'Amérique française*, Flammarion, 2005.

HUGON (Anne) : *L'Afrique des explorateurs. Vers les sources du Nil*, Gallimard, 1991.

KHAN (Michèle), *La Clandestine du voyage de Bougainville*, Éditions Le Passage, 2014.

LANEYRIE-DAGEN (Nadeije) : *Les Grands Explorateurs –Conquérir et inventer le monde*, Larousse, 2006.

LANNOY (François de) : *Explorateurs et grands voyageurs du Moyen-Âge*, Ouest-France, 2017.

LAPIERRE (Alexandra) / MOUCHARD (Christel) : *Elles ont conquis le monde – Les grandes aventurières*, 1850-1950, Arthaud, 2015.

LEQUENNE (Michel) : *Christophe Colomb – Amiral de la mer océane*, Découvertes Gallimard, 1992.

MARÉCHAUX (Laurent) : *Écrivains voyageurs – Ces vagabonds qui disent le monde*, Flammarion, 2017.

MESPLÈDE (Georges) : *Les Explorateurs*, I.P.N., 1966.

MOLLAT (Michel) : *Les Explorateurs du XIIIe au XVIe siècle – Premiers regards sur des mondes nouveaux*, Éditions du C.T.H.S., 1992.

PARIAS (L.-H.) : *Les Explorateurs – Des pharaons à Paul-Émile Victor*, Robert Laffont, 2004.

PFEIFFER (Ida) : *Voyage d'une femme autour du monde*, Arthaud, 1991.

PIGAFETTA (Antonio) : *Journal de voyage de Magellan*, Chandeigne, 2007.

POLAK (Michèle) / DUGRAND (Alain) : *Des livres à la découverte du monde*, Hoëbeke, 2012.

POLO (Marco) : *La Description du monde*, Le Livre de poche, 1998.

ROUX (Jean-Paul) : *Les Explorateurs au Moyen Âge*, Fayard, Paris, 1985.

SIMON (Marie) : *Voyageurs (petite histoire du nécessaire et du superflu)*, EpA, 2004.

STANLEY (Henry) : *Comment j'ai retrouvé Livingstone*, Hachette, 1876.

TAILLEMITE (Étienne) : *Sur des mers inconnues – Bougainville, Cook, La Pérouse*, Gallimard, 1987.

TELLIER (Walter) : *Slocum – Homme de mer*, Chiron, 1964.

VALODE (Philippe) : *Les Grands Explorateurs français – De Jacques Cartier à nos jours*, L'Archipel, 2008.

VERNE (Jules) : *Histoire des grands voyages et des grands voyageurs*, Hetzel, 1879.

VIGUIER (Pierre) : *Sur les traces de René Caillié*, Éditions Quae, 2008.

VILLERS (Claude) : *Les Voyageurs du rêve*, Le pré aux Clercs, 1996.

WEBER (Olivier) : *Kessel – Le nomade éternel*, Arthaud, 2006.

ZWEIG (Stefan) : *Amerigo – Récit d'une erreur historique*, Le Livre de poche, 1997.

ZWEIG (Stefan) : *Magellan*, Grasset, 2003.



Sommaire

Landmarks